



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 31 ottobre 2020**



Prime Pagine

31/10/2020	Corriere della Sera	8
<hr/>		
31/10/2020	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
31/10/2020	Il Giornale	10
<hr/>		
31/10/2020	Il Giorno	11
<hr/>		
31/10/2020	Il Manifesto	12
<hr/>		
31/10/2020	Il Mattino	13
<hr/>		
31/10/2020	Il Messaggero	14
<hr/>		
31/10/2020	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
31/10/2020	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
31/10/2020	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
31/10/2020	Il Tempo	18
<hr/>		
31/10/2020	Italia Oggi	19
<hr/>		
31/10/2020	La Nazione	20
<hr/>		
31/10/2020	La Repubblica	21
<hr/>		
31/10/2020	La Stampa	22
<hr/>		
31/10/2020	Milano Finanza	23
<hr/>		

Trieste

31/10/2020	Il Piccolo Pagina 17	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	24
<hr/>			
31/10/2020	Il Piccolo Pagina 23		26
<hr/>			
30/10/2020	Ansa		27
<hr/>			
30/10/2020	Il Nautilus		28
<hr/>			

31/10/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24	<i>TIZIANA CARPINELLI</i>	29
<hr/>			
31/10/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24	<i>T.C.</i>	31
<hr/>			
30/10/2020	Il NordEstQuotidiano		32
<hr/>			
30/10/2020	Shipping Italy		33
<hr/>			

Venezia

31/10/2020	Il Gazzettino Pagina 34	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	34
<hr/>			
31/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	35
<hr/>			
31/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23		37
<hr/>			
30/10/2020	Informare		38
<hr/>			
30/10/2020	Sea Reporter		39
<hr/>			

Genova, Voltri

30/10/2020	Corriere Marittimo		40
<hr/>			

La Spezia

31/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 24		42
<hr/>			
31/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43		43
<hr/>			
30/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	44
<hr/>			

Ravenna

31/10/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 8		45
<hr/>			
31/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41		46
<hr/>			
30/10/2020	Informare		47
<hr/>			

Livorno

31/10/2020	Il Tirreno Pagina 27		48
<hr/>			

30/10/2020	Corriere Marittimo		50
Porti Alto Tirreno, Piano strategico trasmesso all' Ue			
30/10/2020	Informazioni Marittime		51
Mare, viabilità e ferro. Porto di Livorno investe oltre 3 milioni			
30/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	52
AdSp mar Tirreno settentrionale: interventi strategici			
30/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	53
Bacini da carenaggio: ore decisive?			

Piombino, Isola d' Elba

31/10/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 17	54
Porto della Chiusa, obiettivo estate 2021 con le nuove concessioni alla cooperativa			
31/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 57	55
Chiusa di Pontedoro, arrivano le concessioni dalla Port Authority			
31/10/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 23	<i>LU.CE.</i> 56
Blu Navy vince una battaglia durata anni La seconda nave in estate è una realtà			
31/10/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 23	57
Tariffa per i servizi portuali, il balzello è confermato			
31/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 59	58
Biglietti per i residenti, il costo aumenta			
30/10/2020	Informazioni Marittime		59
Piombino, passi avanti per il polo della cantieristica			
30/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	61
Piombino aggiorna regolamentazione slot			
30/10/2020	Port News	<i>di Redazione</i>	63
Piombino, più slot per gli operatori			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/10/2020	La Gazzetta Marittima		64
Nuovo pontile ro/ro e ro/pax			

Napoli

30/10/2020	Informare		65
Ad agosto il traffico delle merci nei porti del Tirreno Centrale è diminuito del -3,3%			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 3	<i>Emilia Leonetti</i> 66
IL TRAFFICO RO-RO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO: DALLA CRISI ALLE NUOVE SFIDE			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 6	69
MATTEO CATANI: DURANTE LA PANDEMIA GNV MANTENUTO COLLEGAMENTO TRA NAPOLI E LA SICILIA			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 9	<i>Emilia Leonetti</i> 71
LUIGI NICOLAIS: GNL SCELTA TRANSITORIA IN ATTESA DELL'IDROGENO			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 14	<i>Raffaele Iollo*</i> 74
Costruzione nuovo impianto Small Scale di GNL nel porto di Napoli			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 18	<i>Pietro Spirito*</i> 75
Il Rapporto SRM sull'economia marittima tra pandemia e questioni strategiche			
31/10/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 20	<i>Fiorinda Corradino</i> 77
I risultati del lavoro di Rete, Associazione Internazionale dei Porti.			

30/10/2020 **La Gazzetta Marittima** 78
Firmata una intesa per Tavoli Tecnici Permanenti

Salerno

31/10/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 31 *Angela Trocini* 79
«El Fakir», nei container la droga dal Sud America

Bari

31/10/2020 **Quotidiano di Bari** Pagina 5 81
Sgombero e pulizia di banchine e fondali del porto

30/10/2020 **Puglia Live** 82
MOLA DI BARI: CONTINUA LO SGOMBERO DELLE AREE PORTUALI DA PARTE DELLA GUARDIA COSTIERA

Brindisi

31/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11 83
Lo yacht dei record riaccende il dibattito

31/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11 84
Lavori per innalzare l' air draft in ritardo «Pronti entro l' estate dell' anno prossimo»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

30/10/2020 **La Gazzetta Marittima** 85
Premio Kairos ad Agostinelli per Gioia Tauro

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

31/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 86
Le crociere ai tempi del Covid tornano i turisti ma restano nella "bona"

31/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 87
Rifacimento dei magazzini nei piani dell' Authority

31/10/2020 **Milano Finanza** Pagina 2 *CARLO LO RE* 88
Il fulcro di un sistema

Palermo, Termini Imerese

31/10/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 21 90
Siglato accordo per 194 lavoratori

31/10/2020 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 3 91
Nuovo look per il Porto di Palermo, nascerà area modello 'Barcellona'

30/10/2020 **Sicilia 20 News** *di Redazione* 92
Porto, siglato accordo per la stabilizzazione di 95 interinali

31/10/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 21 93
Il porto cambia look e si fa più bello, inaugurato il nuovo terminal aliscafi

30/10/2020	(Sito) Adnkronos		94
<hr/>			
30/10/2020	5 Media		96
<hr/>			
30/10/2020	Ansa		98
<hr/>			
30/10/2020	AskaneWS		99
<hr/>			
30/10/2020	Balarm		100
<hr/>			
30/10/2020	Blog Sicilia	<i>Ignazio Marchese</i>	102
<hr/>			
30/10/2020	FerPress		104
<hr/>			
30/10/2020	GiornaleDiLipari		106
<hr/>			
30/10/2020	Il Nautilus		107
<hr/>			
30/10/2020	Il Nautilus		109
<hr/>			
30/10/2020	IL Sicilia	<i>Redazione</i>	111
<hr/>			
30/10/2020	Informare		113
<hr/>			
30/10/2020	Informazioni Marittime		115
<hr/>			
30/10/2020	Informazioni Marittime		117
<hr/>			
30/10/2020	LiveSicilia	<i>redazione</i>	118
<hr/>			
30/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	120
<hr/>			
30/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	122
<hr/>			
31/10/2020	Milano Finanza Pagina 2		123
<hr/>			
30/10/2020	Prima Tv		124
<hr/>			
30/10/2020	Rosalio		126
<hr/>			
30/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	128
<hr/>			
30/10/2020	Shipping Italy		129
<hr/>			
30/10/2020	Sicilia Report	<i>Redazione CT</i>	131
<hr/>			
30/10/2020	TeleBorsa		133
<hr/>			

Focus

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Il nuovo libro
D'Avenia e il prof Omero
cieco, ma vede i ragazzi
di **Roberto Scorrane**
a pagina 27



Domani in edicola
Lo strano invito a cena
per la poliziotta Costance
Lui è un fantasma
di **Guillaume Musso**
nell'inserto **La Lettura**

Prolife
10 anni
in caso di terapia antibiotica

Nella lista anche Napoli, Roma, Torino e Bologna. Balzo dei nuovi contagi: ieri 31 mila. Rimbanzo estivo del Pil: +16,1%

Grandi città verso la chiusura

A Milano la situazione più grave. Duello con le Regioni, rischio stop per le scuole

ORA SERVE PIÙ UNITÀ

di **Antonio Polito**

La tragedia che stiamo vivendo mette in discussione, e lo fa ogni giorno di più, le basi stesse della coesione nazionale. Crea disparità e potenziali conflitti tra i territori, tra le categorie, tra i diritti. Costringe ogni misura del decisore pubblico a muoversi tra Scilla e Cariddi, a scegliere tra la salute e l'economia, tra gli ospedali e i ristoranti, tra il Nord e il Sud, tra i giovani e gli anziani.

continua a pagina 34

Emergenza virus, contagi ancora in aumento. Ieri sono stati 31 mila. Le regioni più colpite sono Lombardia, Campania e Veneto. Si profila un lockdown per le grandi città. La situazione più preoccupante si registra a Milano. Ma nella lista dei centri a rischio ci sono anche Napoli, Roma, Torino e Bologna. Ipotesi di chiusura anche per le scuole. Nuovo scontro tra governo e Regioni. Per quanto riguarda lo stato degli ospedali, «esiste un'alta probabilità che 15 regioni superino le soglie critiche di terapia intensiva nel prossimo mese». I casi nel mondo di Covid-19 hanno superato i 45 milioni, con un aumento di quasi un milione di contagi in due giorni. Il Pil rimbalza del 16 per cento.

da pagina 2 a pagina 13



SALVINE INCONTRI? SE UTILI

«Governo sordo Cerca solo alibi»



di **Cesare Zapperi**

Pronti a collaborare «ma devono consultarci prima di decidere. Ci prendono in giro» dice Matteo Salvini. «La chiusura delle città sia solo l'ultimissima carta».

a pagina 12

IL SONDAGGIO, FDI ORA È PARI AL MOVIMENTO

Calano i 5 Stelle, Conte perde 7 punti di gradimento

di **Nando Pagnoncelli**

COSÌ VOTEREBBERO OGGI GLI ITALIANI

Partito Dem.	20,7%	+1,4%
Italia Viva	2,9%	-0,2%
Mov. 5 Stelle	15,9%	-2,7%
Azione	3%	
Legga	24,5%	+0,5%
Forza Italia	7,9%	+1,1%
Fratelli d'Italia	15,9%	-0,8%

Dati espressi in % sul numero di voti alla Camera in raffronto alla rilevazione del 24/09. Sondaggio Ipsos

Lega, Pd e Forza Italia in crescita. Calano i 5 Stelle, flessione per Fratelli d'Italia. Scende il gradimento per Conte. Lo dice l'ultimo sondaggio Ipsos.

a pagina 15

L'ANNUNCIO DI PALAZZO CHIGI

Licenziamenti, blocco fino a marzo

di **Lorenzo Salvia**

Blocco dei licenziamenti fino a marzo e la cassa Covid che sarà gratuita per i datori di lavoro. Lo ha detto il premier Conte nel corso dell'incontro con i sindacati.

a pagina 8

IL PAESE, LE CRITICHE, IL DECLINO

I politici insensibili alla decadenza

di **Ernesto Galli della Loggia**

Ipolitici italiani un tempo si mostravano sensibilissimi a ogni critica nei nostri confronti provenisse dall'estero. Ora non più. Sono diventati imperturbabili. Non reagiscono alla decadenza.

a pagina 34

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

L'asse del premier con Gualtieri

Non fosse per qualche dettaglio, Conte è sinceramente convinto di diventare l'uomo del record, l'unico premier capace di attraversare un'intera legislatura con la guida a destra e a sinistra.

continua a pagina 13

L'attacco nella basilica | contatti in Sicilia e l'ipotesi di una rete jihadista

L'assassino di Nizza è stato in Italia fino a 7 giorni fa



Candele e fiori lasciati all'esterno della basilica di Notre-Dame a Nizza, Francia, dove un terrorista islamico giovedì ha ucciso 3 persone

di **Giovanni Bianconi, Stefano Montefiori e Guido Olimpio**
Le schede telefoniche, i contatti in Sicilia, la permanenza in Italia, l'arresto per una lite in Tunisia. I legami con Ansar al Sharia. Gli investigatori ricostruiscono il profilo di Brahim Aoussaoui, l'attentatore di Nizza.

Perché adesso la Francia ha un problema con l'Islam

di **Massimo Nava** a pagina 34

PRECARI EQUILIBRI

di **Carlo Verdelli**

Vero, non è come a marzo. È molto peggio. Allora c'era un Paese preso alla sprovvista che, pur pagando un prezzo alto, trovò una compattezza e una compostezza che ci valse la stima del mondo. Adesso, a parte il premier Conte (forse), non ci crede più nessuno che andrà tutto bene. È questa perdita di fiducia collettiva e l'effetto collaterale più grave di un devastante ritorno di fiamma del virus, certamente, ma anche di una tragica impreparazione sia a prevederlo che a gestirlo.

continua a pagina 8

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ministri e decisori si affannano a ripetere che non hanno chiuso teatri, cinema e ristoranti per sfiducia nei loro sistemi di sanificazione e distanziamento, ma — cito dal video di Franceschini (uno dei migliori) — «per ridurre la mobilità delle persone». Quindi non hanno paura che ci si contagi mangiando la pizza o guardando Shakespeare, ma mentre ci si muove per raggiungere i luoghi della pizza e di Shakespeare. Ci lasciano ancora uscire di casa solo per arrivare a scuola o in ufficio, ma ci vietano tutti gli spostamenti che hanno un risvolto volontario. Il problema è che ci si contagia molto di più andando a scuola e in ufficio che non al ristorante e a teatro, e questo perché la sera ci si sposta con i mezzi propri, mentre di giorno si prendo-

Distanziamento statale

no in prevalenza quelli pubblici, che sono congestionati. E lo sono, come non ci stanchiamo di ripetere, perché a tempo debito non vennero potenziati da chi aveva il dovere di farlo. Ma si sa come funziona la mano pubblica da queste parti: essa nel pretendere il rispetto delle regole da parte dei privati e nel perseguirli, specie se sono deboli, ma estremamente lassista quando si tratta di pagare i suoi debiti e offrire servizi all'altezza di una nazione civile.

Politici e amministratori hanno passato i mesi caldi a farci la predica, mentre loro vivevano alla giornata e discstavano di banchi a rotelle. E adesso ci rinchiodano tutti in casa per manifesta incapacità di lasciarci uscire in modo decente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIOVANNI FLORIS
L'ALLEANZA NOI E I NOSTRI FIGLI: DALLA CENNERIA TRAI I MONNI AL PATTO PER CRESCERE
in libreria e in edicola SOLFERINO

MASSIMO FRANCO
L'ENIGMA BERGOGLIO
La parabola di un papato
in libreria e in edicola SOLFERINO





Dopo il carcere per mafia Totò Cuffaro torna in politica e rilancia la Democrazia Cristiana. Vivi complimenti per il tempismo: se ne sentiva proprio la mancanza



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 31 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 301
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 72/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LE SCUOLE A RISCHIO

Conte: "Sempre in Parlamento i prossimi Dpcm"

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 4

IDEA ISPI E LOMBARDIA

Lockdown solo per gli anziani: i pro e i contro

GIARELLI E PASCIUTI CON UN COMMENTO DI DANIELA RANIERI A PAG. 9

IL DIALOGO FALLITO

Le opposizioni sfasciate pure nel resto dell'Ue

AUDINO, DE MICCO E PROVENZANI A PAG. 6-7

IL NOSTRO REPORTAGE

Chi sono i latinos pro Trump: "È lui l'uomo giusto"



CARIDI, GRAMAGLIA E ZUNINI A PAG. 16-17

» CORPO A CORPO

Il complottista è un po' a corto di mandanti

» Selvaggia Lucarelli

Siamo chiamando un po' di persone che hanno posizioni negazioniste... Daniele, abbiamo visto un tuo post su una casa di riposo a Trieste e volevamo chiederti se potevamo approfondire questa cosa... Tuscivi: "38 vaccinati, 3 rifiuti al vaccino, e poi 38 positivi al tampone fatto il giorno seguente e 3 negativi... eccovi servita la seconda ondata". E ancora: "Sembra una mietitura...".
A PAG. 8

Un virus, tante Italie

ECCO DOVE CORRE DI PIÙ



ESCLUSIVO
LE 10 PROVINCE
CON MAGGIORE
INCIDENZA DEI
CONTAGI: TUTTE
A NORD-OVEST

CALAPÀ, MANTOVANI E SESTILI
A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il vaffa di Conte a pag. 7 • **Fini** Macron è un colonialista a pag. 11
- **Valentini** Il Domani di CdB a pag. 11 • **Frongia** Come leggere i dati a pag. 11

ECONOMIA 5° trimestre all'insù Le misure hanno fatto centro

Licenziamenti bloccati, Cig gratis e Pil d'estate a +16%

■ Nell'incontro con i sindacati, il presidente del Consiglio mette sul tavolo la sua proposta: non si caccia nessuno fino al 21 marzo e per le imprese scatta la cassa integrazione interamente a carico dello Stato. Stavolta sono d'accordo tutti: sindacati e Confindustria

CANNAVÒ A PAG. 5



La cattiveria

Il killer di Nizza ha ucciso tre persone in Francia e ne ha resuscitata una in Italia

WWW.SPINOZZA.IT

ZEROSETTANTA VOLUME 2

"Troppi giovani cantanti si plagiano l'uno con l'altro"

FERRUCCI A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

Rossi Stuart malato, ritorna Suburra (e pure Manganelli)

DA PAG. 20 A 23

Il misirizzi

» Marco Travaglio

L'altra sera, in un talk show, un piccolo misirizzi in evidente stato confusionale, il cui curriculum sfugge ai più, dava lezioni di giornalismo indipendente ad Antonio Padellaro. E, per l'angolo del buonumore, potrebbe bastare così. Poi però, siccome Antonio gli chiedeva pazientemente lumi su alcuni suoi deliri ("Manca un discorso di verità sul perché e il per come e il disegno complessivo!", "Al governo ci vogliono persone adeguate!", "Ad abbattere Conte ci penserà il virus!" e ovviamente "Serve il Mes! Il Mes! Il Mes!"), il pover'ommo elencava le terapie intensive non attivate, le poche assunzioni di medici e infermieri, i drive in fuori dagli ospedali: cioè tutte scelte delle Regioni, visto che la sanità in Italia purtroppo è regionale, mentre il governo ha stanziato 8 miliardi per gli ospedali (mai spesi dalle Regioni) e il commissario Arcuri ha acquistato 5 mila ventilatori per raddoppiare i posti letto di terapia intensiva, di cui 1445 consegnati e non attivati dalle Regioni e altri 1849 rimasti nei suoi magazzini perché nessuna di esse glieli ha ancora chiesti.

Padellaro faceva sommessamente notare che attualmente il nostro problema è abbattere il virus, non Conte. Ma il misirizzi, non conoscendo la parola "Regioni", tentava la fuga buttandola in caciara: "Sono sicuro che, se ci stava Salvini (sic, ndr), sarei stato molto meno generoso". Non sospettando che, se ci stava Salvini, nei giorni pari chiuderebbe tutto e nei dispari riaprirebbe tutto, cioè avremmo il decuplo dei contagi e dei morti, come i Paesi governati dagli spiriti-guida di Salvini. A quel punto, pallina in tribuna: "Il tuo giornale è un capolavoro di doppia morale e doppio standard, impegnato a bastonare chi è critico al governo (ri-sic, ndr)". Io sono di sinistra, ho una storia di sinistra, scrivo cose di sinistra e non accetto che la patente di sinistra me la dia il tuo giornale che per combattere il fascismo usa i metodi da bastonatori nei confronti di chi non la pensa come loro (ri-ri-sic, ndr). Cioè: il Fatto è fascista e lui è il capo della Resistenza. Infatti va in giro per telepollai a ripetere "Covid governo ladro" (tra poco chiederà le dimissioni o il rimpasto pure alla Merkel, a Macron, a Sánchez e ai capi di Stato del resto del mondo che sta nella merda come o più dell'Italia), mentre noi riteniamo che Conte e il suo governo siano meglio di quelli che li hanno preceduti negli ultimi vent'anni (almeno), ma soprattutto di quelli che verrebbero dopo. Se fosse un altro, partirebbe immediata la querela, peraltro vinta in partenza. Ma, trattandosi di questo poveretto, sarebbe fatica sprecata: verrebbe subito archiviato per manifesta incapacità di intendere e volere.



NATANGELO A PAG. 18



il Giornale



SABATO 31 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 259 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028.13242/1.1 Giovedì - 028.13242/2

SFONDATA QUOTA 30MILA POSITIVI

VERSO IL LOCKDOWN

L'ALLARME DEGLI ANESTESISTI: OSSIGENO SOLO A CHI SI PUÒ SALVARE

Il Covid corre. Ieri più di 31 mila contagiati con 215 mila tamponi: governo e Regioni pronti a prendere provvedimenti più severi nei prossimi giorni. Gli anestesisti preparano la guida (bis) per selezionare chi rianimare: ossigeno a chi ha più chance.

servizi da pagina 2 a pagina 13

SCONFITTI DAL VIRUS E PURE IRRESPONSABILI

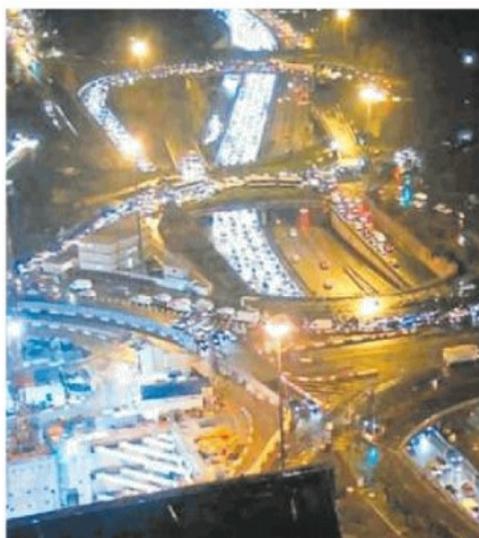
di Alessandro Sallusti

Non ce lo vogliono dire ma il nuovo lockdown è a un passo, se parziale o totale lo vedremo nelle prossime ore. Non lo dicono chiaramente, e prendono tempo per farlo, perché richiudere l'Italia non solo è un suicidio economico, ma è la prova provata che il governo ha fallito, che le misure fin qui prese si sono dimostrate sbagliate o inadeguate. Poco importa che Francia e Germania si stiano avviando sulla stessa strada, ognuno giudicherà i propri governanti. «Così fan tutti» non è una risposta politica ma una scusa, un paravento dietro il quale nascondersi per non affrontare la realtà.

Con il senno di poi la storia poteva andare diversamente o forse no, è possibile che questo virus al momento sia davvero più forte del miglior scienziato e del politico più esperto. Ma ciò non toglie che la serie di errori, corbellerie e indecisioni inanellate una dopo l'altra da gennaio a oggi non possa o debba restare impunita e senza responsabilità. C'è modo e modo di perdere una guerra, e noi la stiamo perdendo davvero male. Non lo diciamo solo noi, è un giudizio che sta prendendo corpo e voce anche dentro la maggioranza stessa, oggi più che mai tenuta insieme solo ed esclusivamente dal collante del potere fine a se stesso.

Nel 2011 il governo Berlusconi non riuscì a fermare il virus dello spread, rispetto al quale non aveva particolari colpe, e prima il presidente della Repubblica e poi Berlusconi stesso ne presero atto e il governo si dimise con un atto di grande senso di responsabilità e dignità. Conte oggi è nella stessa situazione e, per quanto cerchi di resistere, il suo destino è segnato: passerà alla storia, giustamente o ingiustamente non importa, come il premier che ha affondato il Paese per non prendere atto che la salvezza passava, non solo ma anche, da un cambio di guida dell'Italia. Mi sembra di capire che abbia nei fatti respinto anche l'ultimo generoso appello delle opposizioni e in particolare di Berlusconi, a cambiare strada e condividere davvero la gestione dell'emergenza.

Se neppure nella maggioranza credono a ciò che decidono e approvano perché mai dovremmo crederci noi, che quei provvedimenti li abbiamo accolti con scetticismo. Ma soprattutto, perché mai gli italiani dovrebbero avere fiducia e obbedire agli ordini manco fossero soldatini stupidi.



FRANCIA IN GINOCCHIO

In fuga da Parigi Così gli europei migrano verso i borghi

di Vittorio Macioce

La fotografia sembra raccontare la vigilia di un'apocalisse. È un groviglio di linee e di fari che si muove in ogni angolo della *ville lumière*. Parigi freme, Parigi ha paura, Parigi scappa di casa. Non si può neppure immaginare una coda che supera i settecento chilometri. È la resa dell'idea di metropoli.

Fuga, verso (...)

segue a pagina 5

IN CODA PER EVADERE

L'impressionante fila di auto in uscita da Parigi

SULL'ISOLA DA DIECI ANNI SOTTO ASSEDIO

Non solo l'attentatore di Nizza: 12 jihadisti arrivati a Lampedusa

di Fausto Biloslavo

L'autore della strage di Nizza è solo l'ultimo esempio di terrorista arrivato precedentemente in Italia. In agosto i nostri servizi segreti hanno lanciato l'allarme sullo sbarco in Sicilia di terroristi islamici dalla Tunisia mescolati ai migranti.

con De Remigis, Guelpa e Sartini alle pagine 10-11

SCONTRO TRA SALVINI E LAMORGESE

Quei buonisti che negavano il legame tra sbarchi e terroristi

Malpica a pagina 12

A MILANO E SUI SOCIAL GRUPPI DI PREGHIERA

Halloween «fuorilegge»: i bambini riscoprono i Santi

di Giannino della Frattina

Finalmente. Alla vigilia della solennità di Tutti i Santi, oggi in cento-dieci parrocchie della Diocesi di Milano «adolescenti in piccoli gruppi e nel rispetto delle norme sanitarie, si riuniranno in chiesa per pregare». Almeno una buona notizia in questi tempi di divieti legati alla pandemia Covid, perché sembra di poter dire (...)

segue a pagina 16

POLEMICA SU «X FACTOR»

Battuta sessista in televisione Se la fa una donna è tutto ok

di Valeria Braghieri

Nel 2018, a XFactor c'era l'eroina del meteo, Asia Argento (avrebbe dovuto esserci anche nell'edizione successiva del 2019, ma poi è saltata fuori quella faccenda per cui sembrava passata da vittima a predatrice e quindi non se ne fece più nulla); nel 2020, a HotFactor (...)

segue a pagina 18

LA SCOPERTA

Uomini e cani, migliori amici fin dai tempi del Paleolitico

Daniela Uva

a pagina 18

LE EMERGENZE

Milano e Napoli i due fascicoli sul tavolo del governo

di Adalberto Signore

Dopo settimane a fare catenaccio davanti al pressing dei ministri del Pd che chiedevano misure più stringenti, sembra che nelle ultime ore anche Giuseppe Conte si vada convincendo della necessità di un deciso cambio di passo. Al punto che nelle riunioni di ieri a Palazzo Chigi si è presa in seria considerazione la possibilità di mettere in campo (...)

segue a pagina 6

RIPRESA (FALSATA): +16%

Se il governo esulta per il Pil Ma è taroccato

di Francesco Forte

Il Pil del terzo trimestre è andato assai meglio del previsto, ma ci sono grosse nubi all'orizzonte, come dice il governatore della Banca d'Italia Visco e pensano gran parte degli italiani. Secondo Kant, bisogna (...)

segue a pagina 8

De Francesco a pagina 8

EFFETTO COVID

Il coprifuoco per i dividendi delle banche

di Nicola Porro

Anche la finanza soffre di lockdown. Anzi si può definire il lockdown dei dividendi. In buona sostanza, le galline d'oro delle cedole, banche e assicurazioni non stanno versando più gli utili ai propri azionisti. Gli enti di controllo europei (...)

segue a pagina 20

IL GIORNO

SABATO 31 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Il giallo di Marcheno, le nuove indagini dei pm

Nove minuti di tempo per fare sparire Bozzoli
Una app contro il nipote

Moroni e Raspa a pagina 15



IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

In marcia forzata verso il lockdown

I contagi superano la soglia dei 30mila, Lombardia fuori controllo. Possibile stretta sulla scuola, pressing delle Regioni sul governo. Il braccio di ferro blocca le decisioni. Ma al Paese serve chiarezza: se si deve chiudere tutto lo si dica subito, senza perdere tempo

Servizi
da p. 3 a p. 5

Al Paese serve la coesione

Solo uniti si arriva vivi alla ripartenza

Bruno Vespa

Il meccanismo si è rotto. I contagi aumentano di qualche migliaia al giorno, i medici di famiglia spesso non se la sentono di curare a casa chi ha flebili sintomi del Covid, i pronto soccorso sono invasi perciò da pazienti in codice verde, ma anche i ricoveri in terapia intensiva aumentano in maniera cospicua. Nessun paragone con marzo è serio, ma la prudenza lascia prevedere a breve possibili scenari di crisi. Il governo è chiamato a scelte difficili: dove e che cosa chiudere all'inizio di novembre per lasciar libero l'intero dicembre che vale 25 miliardi di consumi? I risparmi crescono incessantemente da marzo.

Continua a pagina 2

TORNA LA GUERRIGLIA NELLE PIAZZE, SOTTO ASSEDIO IL CENTRO DI FIRENZE
MIGLIAIA DI ATTIVITÀ ESCLUSE DAGLI INDENNIZZI: MONTA LA RABBIA



SENZA PACE

Servizi da p. 5 a p. 7

DALLE CITTÀ

Milano

Influenza I bandi last minute della Regione

Anastasio nelle Cronache

Milano

Raid in sala slot Scatta il primo Daspo "Willy"

Palma nelle Cronache

Milano

Liceali insultate sul web «Non vinceranno»

Dedori nelle Cronache



È stato 15 giorni in Sicilia. Indagini a Bari

I misteri del killer di Nizza
Così si è mosso in Italia

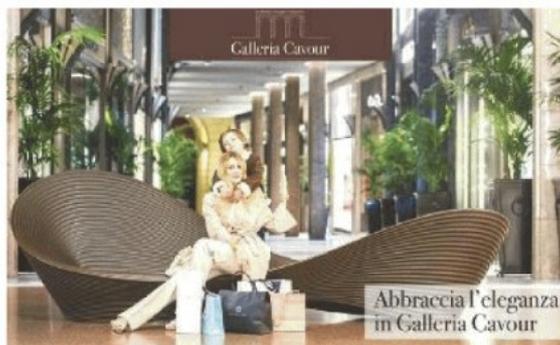
Femiani, Ghidetti e Serafini alle pagine 8, 9 e 11



L'inventore: ogni soluzione è diversa dall'altra

Rubik, un genio al cubo
«Il mio gioco è arte pura»

Cutò alle pagine 18 e 19



Abbraccia l'eleganza in Galleria Cavour



Oggi su Alias

PASOLINI Ricordiamo l'anniversario del 2 novembre 1975 con note di Aldo Colonna che fanno il punto su indagini ancora in sospeso



Domani Alias domenica

CARLO GINZBURG sciamano in Friuli sulla scia di Gramsci; Cvetaeva, inedito fiabesco; cocaina-novel con Ageev; Lea Vergine/Enzo Mari



Culture

MANIFESTA A Marsiglia il lockdown chiude la rassegna che resta online indagando sull'emergenza abitativa Lorenza Pignatti pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

IN CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,30

SABATO 31 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 260

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

31 MILA CASI E 215 MILA TAMPONI, MA I DECESSI RIMANGONO STABILI

Per cinque regioni si apre lo scenario 4

■ Nella giornata di ieri si sono registrati 31.079 nuovi casi positivi grazie a 215 mila tamponi. Entrambe le cifre rappresentano dei record ma il numero dei casi corre più velocemente di quello dei test: il rapporto tra nuovi casi e tamponi fatti (escludendo quelli di controllo) è al

24%. «Indica che l'epidemia galoppa», commenta Gianni Rezza, direttore della Prevenzione al ministero della Salute. L'Italia sta tornando ad essere uno dei paesi con più casi giornalieri al mondo, come nella prima ondata: solo Usa, India e Francia ora ne contano di più. Una nota posi-

tiva viene dal numero di decessi. Ieri sono stati 199 e il picco di 227 raggiunto quattro giorni fa non è stato più superato. Siamo allo "scenario 4" in 5 regioni secondo la cabina di regia Is/Ministero. Rt a 1,7 a livello nazionale, ma supera 2 in Lombardia e Piemonte. CAPOCCI A PAGINA 2

SCONTRO SULLA DAD ALLE MEDIE Due passi prima del lockdown

■ La domanda è più quando che se. Un lockdown che eviti il blocco del manifatturiero e della scuola è dietro l'angolo. Ma Conte vuole prima presentarsi in parlamento, mercoledì, e passare per chiusure regionali. La ministra Azzolina si oppone alla Dad per le medie inferiori. COLOMBO A PAGINA 4

Le rivolte A Torino, protesta a geometria variabile

MARCO REVELLI

È difficile, forse impossibile, ricondurre entro un quadro razionale le quanto accaduto la sera del 26 ottobre (il giorno dell'ultimo Dpcm e della rabbia alla fine esplosa) nel centro di Torino, "tanto uguale e tanto diverso" da quanto nello stesso momento avveniva, o era da poco avvenuto, a Milano, o a Roma, o a Napoli... Le immagini hanno fatto il giro del web: le vetrine di Gucci, Hermes, Vuitton in frantumi, gruppi di ragazzini che dei black blok avevano solo il nero dei felponi, con le mani ferite dalle schegge di vetro ad arraffare (imbrattandole del proprio sangue) giacche e borse firmate, scarpe con tacco 12 e sciarpini di cachemire, a conclusione di una manifestazione che aveva per oggetto la protesta di ristoratori, esercenti e commercianti messi alla disperazione dall'effetto congiunto di covid e misure anti-covid, e che andava producendo tuttavia, per una sorta di perversa eterogeneità dei fini, la devastazione dei loro oggetti-simbolo. Una cosa così non si era mai vista in una città come Torino che, nella sua lunga storia di città-fabbrica, di rivolte ne aveva viste tante, da quella "seminale" dell'agosto 1917 per il pane e la pace al luglio del '48 come risposta immediata all'attentato a Togliatti, fino ai fatti di Piazza Statuto nel '62 contro l'accordo separato alla Fiat e a Corso Traiano nel '69, nel giorno dello sciopero generale "per la casa". — segue a pagina 15 —



foto di Antonio Calanni/Agf

STRAGE DI NIZZA Salvini: tutta colpa del governo Conte

■ La maggioranza fa quadrato intorno alla ministra dell'Interno Luciana Lamorgese, finita per la seconda volta in meno di ventiquattro ore nel mirino di Matteo Salvini che accusa lei e il governo di essere i responsabili morali della tragedia di Nizza dal momento che Brahim Aoussouli, il tunisino che giovedì mattina ha ucciso tre persone nella basilica di Notre Dame, era sbarcato a settembre a Lampedusa. Intanto in una Francia ancora sconvolta ieri è scattato il nuovo lockdown. LANCIARI, MERLO A PAGINA 6

Lele Corvi



PRESIDENZIALI USA Trump è al capolinea, l'economia è al declino

■ Nonostante il «rimbalzo» dell'ultimo trimestre annunciato ieri, gli Usa sono nel tunnel del crollo da pandemia. È il declino, che il presidente diceva di volere arrestare. Senza speranza la working class che ha visto andare a rotoli. Ma i ricchi, dell'establishment del G.O.P. che lo ha eletto, ne escono sempre più ricchi. PIER GIORGIO ARDENI PAGINA 16

POLONIA Aborto, le donne invadono Varsavia

■ Le donne polacche non si fermano. E dopo il blocco stradale di lunedì e lo sciopero generale di mercoledì, ieri lunghi cortei in tutto il paese contro la sentenza del Tribunale costituzionale che cancella il diritto all'aborto terapeutico. In decine di migliaia ieri hanno partecipato alla «marcia su Varsavia» finendo per paralizzare le arterie principali della capitale polacca sorvegliate anche dai militari. Il governo polacco cerca il compromesso, come nel 1993, ma le donne non intendono negoziare. GIUSEPPE SEDIA A PAGINA 9

all'interno

Caucaso Erdogan smentito: siriani uccisi in Nagorno

YURII COLOMBO PAGINA 9

Siria L'Isis c'è ancora, scontri con l'esercito di Damasco

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Costa d'Avorio Oggi si vota, l'opposizione boicotta

STEFANO MAURO PAGINA 9

01031 Poste Italiane SpA In a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. 60x40CM/20/21/01 9 770285 215017



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 301
ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 31 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

Il nuovo disco
Zero spara a zero
Nel mirino i puritani
e i giovani colleghi
Federico Vacalebre a pag. 17



Amarcord
Io, Maradona e Ferlaino
sul divano di casa
e le telefonate di Agnelli
Patrizia Boldoni a pag. 21



Stiamo solo perdendo tempo

► Sfondata quota 30mila contagiati, sono undici le regioni ad alto rischio ma il governo rinvia il lockdown. De Luca chiude anche gli asili e attacca l'esecutivo: «Ha fatto poco e in ritardo». Ospedali, rischio paralisi

Il commento

I GRANDI DANNI DELLA POLITICA A PICCOLI PASSI

Paolo Balduzzi

Siamo ripiombati nel pieno dell'emergenza sanitaria. La situazione, dati alla mano, sembra peggiorare di giorno in giorno. È, di giorno in giorno, il Governo adegua le regole di convivenza: elenco dei doveri sempre più lungo; elenco dei diritti, soprattutto economici, sempre più corto. È proprio l'incalzare degli eventi a provocare la necessità quotidiana di nuove norme.

Continua a pag. 47

Punto di Vespa

IL DOVERE DI GUARDARE AL DOPO-COVID

Bruno Vespa

Il meccanismo si è rotto. I contagi aumentano di qualche migliaio al giorno, i medici di famiglia spesso non se la sentono di curare a casa chi ha flebili sintomi del Covid, i pronto soccorso sono invasi perciò da pazienti in codice verde, ma anche i ricoveri in terapia intensiva aumentano in maniera cospicua. Nessun paragone con marzo è serio, ma la prudenza lascia prevedere a breve possibili scenari di crisi.

Continua a pag. 47

Oltre 31mila contagi ieri in Italia (3186 in Campania), a rischio 11 Regioni. Ma per ora la chiusura slitta e il premier Conte rispetto all'ipotesi di un lockdown sembra ancora frenare nonostante le previsioni del Cts già prefigurino uno scenario di tipo 4. Da più parti si ha l'impressione che si stia perdendo del tempo prezioso mentre l'estensione dell'epidemia galoppa. In Campania il presidente De Luca chiude anche le scuole dell'infanzia mentre è sempre grave la situazione negli ospedali.

Evangelisti, Gentili, Mautone e Pappalardo alle pagg. 2,3 e 4

Gualtieri: la ripresa non si ferma

Estate, il Pil vola oltre le attese La Cassa gratis fino a marzo

Blocco dei licenziamenti fino a marzo, per le imprese la Cig Covid sarà gratis. Queste le misure economiche del governo (nella foto il ministro Gualtieri) mentre il Pil del terzo trimestre fa segnare un innesto +16%.

Bisozzi e Di Branco a pag. 7



Deserto industriale L'azienda non torna indietro: oggi si chiude



Lo scaramento, ieri mattina, di un operaio della Whirlpool. NEWFOTOGIUS RENATO ESPOSITO

Whirlpool: no a Conte. Fine di un'era

Valerio Iuliano a pag. 15

La recensione

Ho letto il libro di Speranza ha fatto bene a ritirarlo

Marco Ciriello a pag. 8



L'intervista Silvia Vegetti Finzi

«Attenti ai ragazzi già rinchiusi stavolta ci saranno più tensioni»

Donatella Trotta a pag. 5



«Ho venduto i gioielli di mia moglie per pagare i salari»

► Napoli, il titolare della pizzeria Capasso «Non ho mai ricevuto la cassa integrazione»

Giuliana Covella

Via le fedi, poi anche i regali di battesimo. Ha dell'incredibile la storia raccontata da Vincenzo Capasso, 31 anni, sposato e padre di due bambini: è il titolare della trattoria Casa Capasso in via Tribunali. «Per pagare i miei dipendenti ho venduto gli oggetti preziosi della mia famiglia». L'imprenditore fu tra i ristoratori che protestarono due settimane fa contro le restrizioni.

In Cronaca

Zona rossa confermata

Bomba Arzano un cittadino su tre è positivo

La città chiusa fino al 4 novembre: ad Arzano prorogata la zona rossa mentre fallisce il piano di screening: ai test predisposti dalla Asl si sono presentati solo 5mila residenti.

Maglione a pag. 3

Aperta un'inchiesta a Bari per terrorismo

La rete del killer di Nizza «Due settimane a Palermo»



Allegrie Pierantozzi a pag. 11

Le mappe

Addio alla Tunisia laica nuovo covo del terrore

Bernard E. Selwan Khoury

I sostenitori del Mahdi nel sud della Tunisia e del Maghreb Arabo». Sarebbe questo il nome del presunto gruppo jihadista tunisino che ha rivendicato l'attentato di Nizza, in Francia, il 29 ottobre.

Continua a pag. 46

Festival del Bricolage

Sfoggia il nuovo volantino su: handyfaidate.it

DECORAZIONE • ARREDO BAGNO • BRICOLAGE • GIARDINAGGIO

handy FAI DA TE



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 301 ITALIA
Sped. in A.P. 01333/2020 con L. 4/2020 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE

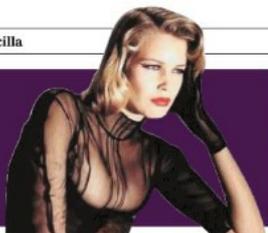


Sabato 31 Ottobre 2020 • S. Lucilla

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La ricorrenza Helmut Newton, cento anni di glamour dietro uno scatto
Arnaldi a pag. 20



Impresa a Vienna Valzer da sogno Sonogo è super batte Djokovic e vola in semifinale
Frasca nello Sport



Il Messaggero PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Le disparità geografiche che alimentano le tensioni

Paolo Balduzzi

Siamo ripiombati nel pieno dell'emergenza sanitaria. La situazione, dati alla mano, sembra peggiorare di giorno in giorno. È, di giorno in giorno, il Governo ad adeguare le regole di convivenza: elenco dei doveri sempre più lungo; elenco dei diritti, soprattutto economici, sempre più corto. È proprio l'incalzare degli eventi a provocare la necessità quotidiana di nuove norme. È il risultato è duplice: da un lato, queste si accavallano e a volte si contraddicono (...)
Continua a pag. 18

Cooperazione, l'unica strada per uscire dalla crisi

Marco Simoni

Questi giorni così difficili sono diversi dalla fine di febbraio quando la pandemia colpì la nostra vita quotidiana. Innanzitutto diversi per ragioni negative. La crisi ha già colpito molte categorie. I costi economici che ci apprestiamo a pagare per salvare vite umane colpiscono aziende e persone già provate, come far male nuovamente a un corpo già ferito. Inoltre, abbiamo già speso moltissimi soldi per mitigare gli effetti negativi, ma le risorse non possono essere infinite.
Continua a pag. 18

Mezza Italia fuori controllo

►Positivi a quota 31mila. Il ministero: undici regioni a rischio. Ma lockdown rinviato
Crisanti: siamo in ritardo. E in rianimazione, precedenza a chi ha più speranza di vita

ROMA Contagi, mezza Italia fuori controllo. Servizi alle pag. 2,3,6 e 7

Scossa del 6.7: crolli e morti, dramma nell'Egeo



Tsunami e sisma E Smirne piange

Crolli a Smirne Forcella e Synghehlakis a pag. 12

Le misure dell'esecutivo

Ristori alle imprese, tutte le cifre: a bar, hotel e taxi quasi metà incasso

Jacopo Orsini

Il governo ha promesso di sostenere subito le aziende danneggiate dalle nuove restrizioni anti-contagio. Ma gli aiuti messi in campo saranno in gra-



do nella maggior parte dei casi di compensare solo parzialmente la perdita di fatturato. Per molte categorie i rimborsi valgono infatti la metà di un mese di incassi dello scorso anno.
A pag. 5

Proposte per il Centro

Dal blocco di Roma alla ripartenza: le idee che servono

Mario Ajello

Sirivedono le scene di marzo. Quelle del centro di Roma deserto. Fontana di Trevi, in queste ore, è sgombra (...)
Continua a pag. 18
il focus di Pirone a pag. 8

Ecco il piano per Ita-Alitalia 75 aerei e 7.000 dipendenti

►Lungo raggio e cargo per il rilancio. I 4.000 esuberi nella vecchia società

Umberto Mancini

Una flotta di 75 aerei, 7 mila dipendenti, focus su cargo e lungo raggio. Con Cityliner, la costola per i voli regionali, a fare concorrenza alle low cost. Le linee guida del piano Ita-Alitalia sono pronte. E la prossima settimana, lockdown permettendo, saranno illustrate al ministero dei Trasporti e della Infrastruttura guidata da Paola De Micheli, per un primo esame. Perché, va detto subito, c'è un'incognita: la crisi legata al coronavirus.
A pag. 15

Per pagare i risarcimenti alle vittime

Caso Rigopiano, stipendio sequestrato al prefetto sotto accusa per depistaggio

Paolo Matri

Non hanno case e beni al sole, a differenza degli altri imputati per la strage del resort già chiamati a garantire con il loro patrimonio le parti civili del pro-



cesso Rigopiano. E così è scattato il sequestro del quinto dello stipendio per l'ex prefetto di Pescara Francesco Provoletto e il dirigente della Regione Abruzzo Sabatino Belmaggio.
A pag. 14

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIACI IL TUO INEDITO ENTRO L'8/11/2020

inediti@gruppoalbatros.com
www.gruppoalbatros.it

Raffaella Cosentino Borsetto
QUESTIONE DI PUNTI DI VISTA
e altri racconti

Storie coincidenti e curiosi intrecci di personaggi, truffe, roghi, tradimenti e persone scomparse. Uno "s-legal thriller", fuori dalle aule dei tribunali, dalla trama avvincente e con una brillante narrazione.

Albatros Il Fido

Francesco all'Adn: mi sento solo nella lotta Il Papa: «Combatto la corruzione Dio solo sa se alla fine ce la farò»

Franca Giansoldati

«Sconfiggerà la corruzione? Non lo so, ma devo provarci». La corruzione, la solitudine, il bel rapporto con Joseph Ratzinger. Papa Francesco rompe il silenzio sulle inchieste in corso, indicando l'esistenza di un filo conduttore tra la trasparenza avviata dal suo predecessore e il filone delle indagini in corso, partite dall'acquisto del famoso immobile a Londra. Bergoglio affronta l'argomento in una lunga intervista alla Adnkronos.
A pag. 14

IL TORO ILLUMINATO

IL GIORNALE BRANNO

Buon giorno, Toro! Nella generale incertezza sociale, il vostro segno è illuminato da una bellissima Luna piena. "Chiama" verso di voi fortuna e amore. Il matrimonio non è tranquillo come vorreste, ma vive. Nel lavoro imponete la vostra personalità. Auguri.

© ILLUMINAZIONE INDIVIDUATA
L'oroscopo all'interno

SKODA ENYAQ IV

READY TO RECHARGE LIFE

SKODA Financial Services Realizza la vostra SKODA

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

SABATO 31 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Rimini, accusato di aver aggredito due persone

**Scambiato per un altro
otto anni di incubo:
«Finalmente assolto»**

Buscaglia a pagina 15



IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

In marcia forzata verso il lockdown

I contagi superano la soglia dei 30mila, Lombardia fuori controllo. Possibile stretta sulla scuola, pressing delle Regioni sul governo. Il braccio di ferro blocca le decisioni. Ma al Paese serve chiarezza: se si deve chiudere tutto lo si dica subito, senza perdere tempo

Servizi
da p. 3 a p. 5

Al Paese serve la coesione

**Solo uniti
si arriva vivi
alla ripartenza**

Bruno Vespa

Il meccanismo si è rotto. I contagi aumentano di qualche migliaia al giorno, i medici di famiglia spesso non se la sentono di curare a casa chi ha flebili sintomi del Covid, i pronto soccorso sono invasi perciò da pazienti in codice verde, ma anche i ricoveri in terapia intensiva aumentano in maniera cospicua. Nessun paragone con marzo è serio, ma la prudenza lascia prevedere a breve possibili scenari di crisi. Il governo è chiamato a scelte difficili: dove e che cosa chiudere all'inizio di novembre per lasciar libero l'intero dicembre che vale 25 miliardi di consumi? I risparmi crescono incessantemente da marzo.

Continua a pagina 2

**TORNA LA GUERRIGLIA NELLE PIAZZE, SOTTO ASSEDIO IL CENTRO DI FIRENZE
MIGLIAIA DI ATTIVITÀ ESCLUSE DAGLI INDENNIZZI: MONTA LA RABBIA**



SENZA PACE

Servizi da p. 5 a p. 7

DALLE CITTÀ

Valsamoggia, la tragedia

**Muore a 25 anni
in uno schianto
la pattinatrice
Jessica Ponzoni**

Mele in Cronaca

Bologna, l'anniversario

**Osteria delle Dame,
50 anni di storia
tra vino e concerti**

Pacoda in Cronaca

Serie A, sette in infermeria

**Il Bologna ospita
il Cagliari
Ma è emergenza**

Servizi nel QS



È stato 15 giorni in Sicilia. Indagini a Bari

**I misteri del killer di Nizza
Così si è mosso in Italia**

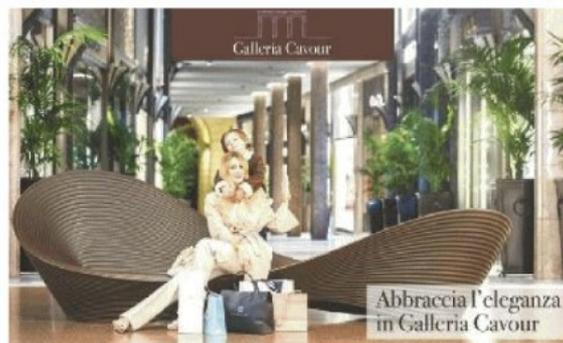
Femiani, Ghidetti e Serafini alle pagine 8, 9 e 11



L'inventore: ogni soluzione è diversa dall'altra

**Rubik, un genio al cubo
«Il mio gioco è arte pura»**

Cutò alle pagine 18 e 19



Abbraccia l'eleganza
in Galleria Cavour

GECAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 31 OTTOBRE 2020 IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 259, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

PARLA IL PILOTA ALLA VIGILIA DEL GP DI IMOLA Leclerc: «Sono un matto calmo Ripoterò la Ferrari alla vittoria»



CASO OBIANGI, FERRERO PROSCIOLTO Ranieri: «Un derby particolare» Scamacca: «Il mio sogno? Un gol»



INDICE Primo-Piano Pagina 2 Cronache Pagina 11 Commenti Pagina 15 Economia-Marketing Pagina 17 Genova Pagina 20 Programmi-Tv Pagina 37 Arte Pagina 38 Sport Pagina 42

VIRUS, IN 24 ORE OLTRE 31 MILA POSITIVI. IN LIGURIA MILLE RICOVERATI. L'ISS: RISCHIO ALTO IN 11 REGIONI. SCUOLE CHIUSE IN PIEMONTE, SCONTRI A FIRENZE

Casi raddoppiati in sette giorni Governo diviso sul lockdown

Conte frena sul blocco totale e punta sulle zone rosse locali. Esteso fino a marzo lo stop ai licenziamenti

Il contagio cresce sempre più velocemente. In 24 ore 31 mila nuovi positivi al Covid, il numero dei casi è raddoppiato in una settimana. L'Istituto superiore di sanità stima che l'Italia sia vicina allo scenario 4, il più grave. Nel governo una parte dei ministri spinge per un lockdown totale ma Conte frena, per vedere l'effetto delle ultime misure tra alcuni giorni. Si va verso zone rosse locali. Mille ricoverati in Liguria. SERVIZI / PAGINE 2-9

IN AFFANNO ANCHE I PRIVATI

Licia Casali e Marco Menduni

I tamponi in ritardo? Colpa dei contagi «Strutture sotto stress»

Per quanto tempo si può attendere un tampone, dopo che il medico di famiglia l'ha prescritto? Anche una settimana. Anche dieci giorni. C'è una sola spiegazione, dietro alla crisi dei tamponi. «La crescita del contagio, prima lineare e poi esponenziale, ha stressato le strutture, che fanno fatica a tener dietro alle richieste», ammette Luigi Carlo Bottaro, direttore generale della Asl3. E così cresce il lavoro dei laboratori privati, finiti a loro volta in affanno. GLI ARTICOLI / PAGINA 8

SPACCATURA NEI SINDACATI

Emanuele Rossi

Caccia agli infermieri, 500 da arruolare anche privi di laurea

Il fuggi fuggi dalle residenze sanitarie. E 190 giovani in attesa di discutere la tesi all'Università di Genova da non farsi scappare. Il mondo degli infermieri, la prima linea della lotta al virus, è in subbuglio. La decisione della Regione di affidare al San Martino il reclutamento di oltre 500 infermieri con procedure d'urgenza, unite alle richieste delle Asl, potrebbe svuotare del tutto le graduatorie esistenti e anche le strutture private residenziali, dove per molti infermieri il salto nel pubblico resta una garanzia. L'ARTICOLO / PAGINE 6 E 7



Sport senza amici, studio al bar Gli adolescenti liguri nella bolla

Una ragazza genovese si allena a basket. DORIA E MORETTI/OLEMONTI / PAGINE 22 E 23

OK ALLA RIORGANIZZAZIONE

Banca Carige, Moody's premia il piano di rilancio

L'agenzia di rating Moody's crede nel rilancio di Carige. Nell'ultima valutazione il giudizio sulla banca è rimasto invariato ma è stato migliorato l'outlook, ovvero la previsione sul futuro, che sale da stabile a positivo. Il motivo sta nella cessione dei crediti deteriorati. Moody's dichiara di apprezzare «i progressi realizzati dalla banca dal termine del periodo di amministrazione straordinaria conclusosi il 31 gennaio 2020 e sviluppati nonostante il difficile contesto». Si tratta di un segnale incoraggiante per la banca, che ha da poco annunciato una riorganizzazione basata sulla creazione di 18 filiali Imprese e 26 filiali Private per consulenze di alto livello. G. FERRARI / PAGINA 17

ROLLI



LE CITTÀ DEL COVID-3

PEPPINO ORTOLEVA

TORINO COLPITA NELLA FASE CRUCIALE DELLA SUA STORIA

Di Torino, che dal morbo è colpita in modo pesante, si parla pochissimo, a parte una "manifestazione" notturna che è stata soprattutto una rapina. Invece se ne dovrebbe parlare, perché la crisi coglie in un passaggio delicatissimo della sua storia. L'ARTICOLO / PAGINA 9

LUNEDÌ GRATIS LA GUIDA DI 8 PAGINE



Badanti e colf, tutte le regole tra coronavirus e nuovo contratto

Sono più di due milioni in Italia, ma dalle stime uno su due risulta irregolare. Parliamo dei lavoratori domestici, in testa badanti, colf e baby siter, per i quali è stato firmato il nuovo contratto. Come metterli in regola? E quali sono le norme per evitare il rischio contagi? Lo spiega la guida in omaggio lunedì con Il Secolo XIX.

BUONGIORNO

Nulla spiega bene i grandi tumulti come i piccoli eventi, e illuminante è uno dell'altra sera. Angela Merkel è in videoconferenza coi leader europei, e in una chiacchiera introduttiva spiega di avere chiuso la Germania con qualche giorno di ritardo, perché il popolo allora doveva toccare con mano. Bisognava vedere gli ospedali colmi per accettare le restrizioni e non devastare le città. L'hanno ascoltata a bocca aperta. E pure noi che abbiamo letto non potevamo crederci. Per qualcuno la cancelliera si stava generosamente autoassolvendo, per altri era l'esercizio supremo di cinismo del leader impensierito dalla salute del consenso più che dalla salute del paese. Saranno azzeccate l'una e l'altra analisi, sebbene Angela Merkel si avvii alla conclusione del mandato e non si ricandiderà, e i sondaggi può la-

Il gratta e vinci

sciardi a prendere la polvere. Il piccolo evento mi è sembrato piuttosto illustrare il grande tumulto delle democrazie europee, e persino in Germania, dov'è ancora robusta. Il rapporto fra gli elettori e gli eletti non si basa più sulla fiducia che i primi ripongono nei secondi, per poi confermarla o toglierla la volta successiva. Votiamo ma non ci fidiamo. Consegniamo il potere, con lo spirito di chi spende gli ultimi cinque euro per un gratta e vinci, a un individuo sospetto, uno da tenere d'occhio. Uno che baderà ai fatti suoi, che ubbidirà chissà a chi e chissà per quale oscuro tornaconto, e se non tutto ci sarà chiaro, se non ci sarà concesso di infilare il dito nel posto dei chiodi, come San Tommaso, sarà l'ennesima prova del tradimento. Con un'aria del genere la democrazia non è difficile, è inutile. —

Advertisement for AURUM bank, featuring 'COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA' and contact information for Genova Corso Buenos Aires 81 R.

Advertisement for BANCO METALLI, 'NUOVO INVESTI IN ORO Tutela i Tuoi risparmi', with contact details for Genova.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto Ristori
Per le attività bloccate o limitate salta la seconda rata dell'Imu

Martedì con Il Sole
La guida facile per ottenere i contributi a fondo perduto

Luigi Lovocchio
— Servizio a pagina 19

— quattro pagine estraibili



WWW.GRUPPONSA.IT

“
Gestione integrale
CONTACTLESS
dei finanziamenti
garantiti per Fondi,
Banche e PMI
nsa
FINANCIO MANAGEMENT

FTSE MIB 17943,11 +0,40% | SPREAD BUND 10Y 136,00 +2,70 | €/S 1,1698 -0,05% | BRENT DTD 35,41 +0,03% | **Indici&Numeri** → PAGINE 26-29

Licenziamenti, proroga al 21 marzo

LAVORO

L'annuncio del premier: esteso il divieto, nessun onere sulle aziende

Patuelli: risultato frutto del dialogo. Catalfo: segnale importante per lavoratori

Redazione chiusa in redazione alle 22,15

La cassa integrazione d'emergenza si allunga di 12 settimane, gratuite per le imprese, indipendentemente dal calo del fatturato. La tornata di sussidi nella legge di Bilancio va ad aggiungersi alle 6 settimane del Dl Ristori, arrivando a 18 settimane complessive. Il blocco dei licenziamenti economici individuali e collettivi viene prorogato fino al 21 marzo. Sono i punti qualificanti dell'intesa raggiunta ieri dal governo con i sindacati.

Poglietti e Tucci — a pag. 3

CONFINDUSTRIA

«Proroga solo se la Cig Covid sarà gratuita: ok di Conte»

— Servizio a pagina 3

LA PANDEMIA IN ITALIA

Covid: 31mila contagi, rischio elevato in 11 regioni. Più vicino il lockdown soft

Ats Milano: «La prossima settimana 20mila casi»

Barbara Flammeri — a pag. 7

Sara Monaci — a pag. 7

Pil, boom estivo (+16%) dell'attività economica. Ora autunno a rischio

CONGIUNTURA

L'Istat: nel terzo trimestre il Prodotto interno lordo cresce più delle aspettative

Il Mef conferma le previsioni di finanza pubblica anche in un contesto peggiorato

Era nelle previsioni, ma la crescita del Prodotto interno lordo nazionale nel terzo trimestre è andata oltre le stime: +16,15 secondo la stima provvisoria Istat. Il ministro Gualtieri: «La ripresa non è pregiudicata. L'entità dell'aumento è tale che la previsione annuale pubblicata nella Ndaef resterà valida anche nell'eventualità che nel quarto trimestre si verificasse una flessione». Il Csc segnala tuttavia che già da settembre la produzione industriale è in caduta.

Davide Colombo — a pag. 2

LA GIORNATA DEL RISPARMIO

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA

Gualtieri: «Moratorie e garanzie, termini spostati a fine giugno»

Gianni Trovati — a pag. 5

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA

Visco: «Dalle banche la liquidità necessaria alle imprese»

Carlo Marroni — a pag. 5

IL PRESIDENTE DELL'ABI

Patuelli: «Basta con i divieti alla distribuzione dei dividendi»

— Servizio a pagina 5

INTERVISTA AL CEO, KUN HU: «REGOLE CERTE PER IL 5G»



Un miliardo di investimenti. Kun Hu: «Svilupperemo il business in Italia, compresa l'entrata nel mercato dei device»

Smartphone e tablet, Zte punta all'Italia

Andrea Biondi — a pag. 13



Giudizio di merito
L'agenzia Dbrs conferma il rating per l'Italia. Ma il trend rimane negativo

L'agenzia canadese di rating conferma la tripla B (high) al debito sovrano dell'Italia

Andrea Franceschi e Gianni Trovati — a pag. 2



Auto pulite
Nei distributori debutta il rifornimento di metano in modalità self service

In Italia sono circa un milione le vetture alimentate a gas: è il parco circolante più grande d'Europa

Celestina Dominelli — a pag. 10

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Paolo Cattin

OREFICERIA 34,50 €/GR. | STERLINE 365,00 € | OROLOGI MODERNI & VINTAGE | DIAMANTI

DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

Piano energia, lo Stato potrà sbloccare le opere

FONTE RINNOVABILI

Senato, sì a proposta M5S per aggirare i ritardi locali sui siti per gli impianti

Il governo potrà accelerare sulla realizzazione di impianti per l'energia rinnovabile. Con un emendamento del M5S approvato

al Senato si ampliano i principi direttivi da seguire per l'attuazione della direttiva Ue 2015/2001 sulle fonti pulite: da un lato si mettono in gioco le Regioni e le province autonome nel processo di individuazione delle aree idonee per gli impianti rinnovabili; dall'altro lato si impongono un tempo massimo di 6 mesi. E nel caso di mancata adozione, scatteranno i poteri sostitutivi dello Stato. **Fotina** — a pag. 5

LETTERA DEL GRUPPO USA

Whirlpool: chiudiamo a Napoli

Vera Viola — a pag. 8

MINDFULNESS

OGGI
Mindfulness, la terapia contro l'ansia dei bambini

a 12,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

.food
ECONOMIA DEL CIRCO E AGRICOLTURA

A Dop e Igp serve l'aiuto della grande distribuzione

Giorgio dell'Orefice — a pag. 26

Motori

MERCEDES CLASSE S
Dialogo uomo-auto sempre più hi-tech

Mario Cianfrone — a pag. 22





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 31 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 301 - € 1,20
Santa Lucilla di RomaDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

IL GOVERNO HA MENTITO

Errori e bugie dietro il lockdown

Non si pubblicano più i verbali
del comitato tecnico scientifico
perché smentiscono l'esecutivo

La rete ospedaliera è già in tilt
Inutili i ventilatori di Arcuri
se mancano medici e reparti

Ieri effettuati 215.089 tamponi
Falso allarme per 184.005
Sono risultati positivi 31.084

Il Tempo di Osho

Il Papa, mi dissero: «In Vaticano ti avvelenano»



"Ma 'n c'ha
'n sapore strano
sto porpettone?"

"Perché dice santità?
er mio era bono"

Chiocci alle pagine 10 e 11

DI FRANCO BECHIS

Siamo tornati al lockdown delle informazioni sulle decisioni prese dal governo per affrontare il coronavirus. Dopo avere chiesto la verità su cosa fosse accaduto a febbraio e marzo e avere ottenuto grazie alla Fondazione Einaudi la pubblicazione dei verbali del comitato tecnico scientifico che assiste il governo, è sostanzialmente calato il muro del silenzio intorno ai nuovi dpcm. I verbali che devono essere pubblici lo sono solo con oltre un mese di ritardo dalle riunioni dei tecnici e al momento sono fermi al 15 settembre.

segue a pagina 3

La battaglia della ministra

Azzolina finisce all'angolo Scuole vicine alla chiusura

Ventura a pagina 6

La maggioranza traballa

Liti, divisioni e poltrone Il governo rimane in bilico

De Leo a pagina 7

L'intervista

L'appello di Renato Zero ai colleghi: «Tassiamoci per aiutare chi è in crisi»



Antini a pagina 27

L'Ama alle agenzie funebri: «A ottobre decessi aumentati del 20%, le salme restano in deposito» Nei cimiteri di Roma non c'è più posto

Comercio in ginocchio
Nel centro della Capitale
incassi crollati del 90%

Verucci a pagina 17

••• Forte incremento di mortalità registrato nelle ultime due settimane, con incremento di decessi di circa il 20% sull'ottobre 2019 e oltre 500 defunti in più». A lanciare l'allarme è l'Ama in una comunicazione inviata alle agenzie funebri della Capitale. L'aumento dei morti ha portato al tutto esaurito nei cimiteri.

Musacchio a pagina 18

Bufera giudiziaria ad Artena
Altro Zinga-boy nei guai
Arrestato il sindaco Pd

Di Corrado e Ossino a pagina 13

la S TORACIATA

La Lamorgese non si dimette perché non le mandavano un terrorista. Provate con i disegni

Il sindacato di ogni giorno

Assistiamo quotidianamente i professionisti sostenendo i giovani medici nel cambio generazionale senza perdere di vista le esigenze di tutti

Iscriviti alla Cisl Medici

Potrai usufruire di:

- Tutela legale gratuita per tutti gli iscritti in tutto il territorio nazionale per giudizi penali, civili del lavoro, e procedimenti disciplinari;
- Tutela legale gratuita, convenzione per l'assistenza legale stragiudiziale;
- Esclusive convenzioni per colpa grave, RC Professionale, RC Patrimoniale, Mutualità, Emergenza Covid 19;
- FAD gratuito;
- Anticipazione bancaria sul TFS - TFR;
- Consulenza in vari ambiti: previdenza sociale, contrattuale e normativa, infortuni e malattie, assistenza socio-sanitaria, tutela maternità e paternità, invalidità e disabilità, infortuni sul lavoro, malattie professionali

CISL MEDICI

Federazione Cisl Medici
www.cislmedici.org
cislmedici@cisli.it
T. 06 84.24.15.01

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Seguendo una puntata del «Grande Fratello Vip», mi sono trovato a riflettere su come tutto somigli alla vita di più persone in un palazzo, ad esempio, di sette piani.

Anche lì è un andare e venire di chiacchiere tra chi abita al secondo piano e chi al quarto. Quando poi non entrano in battuta il portiere o la portiera, che hanno il mandato dall'amministratore del condominio di tener calmi gli animi. Non a caso il «Grande Fratello», vip o non vip, è un reality, cioè un qualcosa tratto, appunto, dalla realtà.

segue a pagina 26



IN EDICOLA CON

Il SUPERBONUS e le altre detrazioni edilizie

Disponibile anche sul sito www.classbonusmenti.com

Contro il Covid in campo l'esercito: i militari in corsia
Fanno tamponi, guidano ambulanze e montano tende
Carlo Valentini a pag. 8

IN EDICOLA CON

La riforma del no profit
 Il nuovo schema dopo il BUNYX

Disponibile anche sul sito www.classbonusmenti.com

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Le risposte degli esperti di ItaliaOggi ai quesiti dei lettori sul Superbonus

a pag. 29

Borsa, più poteri alla Consob

L'autorità presieduta da Savona potrà adottare tutte le misure opportune a tutelare gli investitori in presenza di violazioni da parte della società

FONDO PERDUTO

Nuovo modello di istanza per chi ha fatturato corrispettivi sopra i 5 milioni

Labardi e Sironi a pag. 27

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Prima o poi il Covid finirà. Prima se, a parte la scienza per il vaccino, riusciremo a capire il modo i governanti di molti Paesi, in primo luogo il governo italiano. Chi non ha deciso il lockdown totale al manifestarsi della pandemia, sta avendo inevitabilmente conseguenze prolungate e ritorni di fiamma. Chi ha attuato il lockdown generale al manifestarsi del contagio e ha messo a frutto il quasi azzeramento dei contagi con provvedimenti strutturati e lo sfruttamento del digitale, oggi vive di fatto con Covid free. È il caso della Cina. L'altro e solo Paese che ha applicato quasi da subito il lockdown totale, cioè l'Italia, ma non ha programmato e attuato provvedimenti strutturati nei due mesi di sostanziale pace virale, ora ne

paga duramente le conseguenze. Per la semplice ragione che servirebbe un altro lockdown generale, ma il governo sa che se lo attuasse scoppierebbe la rivoluzione, di cui sono già evidenti per dimensione e gravità le esplosioni di Napoli e di molte altre città. Per il governo sarebbe la fine. Peccato che, a cominciare dal presidente del Consiglio, **Giuseppe Conte**, il governo, le regioni e i sindaci si siano adagiati sulla calma virale di luglio, agosto e metà settembre. È ormai evidente che la più grave lacuna sia stata quella di non lanciare un'app di tracciamento efficiente, non solo per l'app di per sé, ma per il contorno da creare intorno all'app: da call center, a risposte dirette dalla stessa app, a una certificazione attraverso l'app di chi risultava

continua a pag. 2

AL 50 E AL 60%

Toscana e Liguria riducono la capienza dei bus

Costa a pag. 7

ATTENTATORI IN LIBERTÀ

Strage di Nizza, di procedure si può anche morire

Cacopardo a pag. 6

NETFLIX RINCIARA I PREZZI

Il Covid ha dato una spinta ai colossi Usa del digitale

Pizzotta a pag. 19

TERZO SETTORE

Per le modifiche statutarie ora è sufficiente il notaio

Sironi a pag. 26

La Commissione Ue propone modifiche per semplificare la disciplina, anticipandone la revisione già al 2021

Aiuti di stato, cambiano le regole europee

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

E-Fattura - La risposta delle Entrate

Iva - Il provvedimento sulle imbarcazioni da diporto

IO ONLINE Covid - Il modello di certificazione del Viminale

La Commissione europea fa il tagliando alle norme europee sugli aiuti di stato e propone di cambiare diverse disposizioni per facilitarle. Tra queste punta a far calcolare in modo più semplice i costi ammissibili indiretti per i progetti di ricerca e sviluppo. E a rendere più agile la partecipazione, sia diretta che indiretta, delle piccole e medie imprese agli Ipeci: gli importanti progetti di comune interesse europeo. Poiché sono una componente strategica della cosiddetta «transizione verde», la Commissione prevede di anticipare nel 2021 la revisione.

Chiarella a pag. 31



LUNEDÌ IN EDICOLA

Quanto valgono i ristori

La caduta alla guida del Borsari

DIRITTO & ROVESCIO

Per capire a chi siamo in mano basta seguire i giornali alla ricerca delle dichiarazioni in libbra uscite da parte dei politici. Prendiamo uno dei più chiari, il ministro degli Esteri **Luigi Di Maio**. Il 28 settembre scorso dice: «Oggi abbiamo superato la crisi sanitaria». Il 3 ottobre: «Stanno salendo i contagi in tutta l'Europa, il sistema italiano sta funzionando». Il 4 ottobre: «I paesi europei hanno visto aumentare in maniera esponenziale il numero dei contagi e delle vittime. Il modello italiano è vincente». Il 7 ottobre: «In Italia il virus è presente ma siamo riusciti a contenerlo». Il ministro della Salute, **Speranza (Lui)**, da parte sua, dice a pag. 197 del suo libro: «Perché guardiamo (Pellegrini): «In futuro ricorderemo il luglio del 2020 come il momento in cui tutto è cambiato. Poi si è affrettato a ritirare il libro.

DAL 2 NOVEMBRE

Torna in Sicilia il Salone dello Studente, online per la prima volta

Miglio a pag. 16

LA STRATEGIA

Fratelli Carli spinge sul web Boom di salse e dolci

Sottitolo a pag. 16

IL VALORE PUÒ NASCERE DOVE MENO TE LO ASPETTI

Con **BE TC** puoi cedere i tuoi crediti scaduti da più di 90 giorni e grazie al Decreto Cura Italia ottenere un **credito d'imposta**

06/94.81.69.05
 info@befinance.it
 befinance.it

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con il supplemento e il sito dedicato notizie a € 0,50 in più, con «La riforma del no profit» a € 3,90 in più.



LA NAZIONE

SABATO 31 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Doppia stretta in Toscana dopo il balzo in avanti dei nuovi contagiati

Stop alle visite ambulatoriali La spesa? Uno per famiglia

Ciardi a pagina 7



IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

In marcia forzata verso il lockdown

I contagi superano la soglia dei 30mila, Lombardia fuori controllo. Possibile stretta sulla scuola, pressing delle Regioni sul governo. Il braccio di ferro blocca le decisioni. Ma al Paese serve chiarezza: se si deve chiudere tutto lo si dica subito, senza perdere tempo

Servizi
da p. 3 a p. 9

Al Paese serve la coesione

Solo uniti si arriva vivi alla ripartenza

Bruno Vespa

Il meccanismo si è rotto. I contagi aumentano di qualche migliaia al giorno, i medici di famiglia spesso non se la sentono di curare a casa chi ha flebili sintomi del Covid, i pronto soccorso sono invasi perciò da pazienti in codice verde, ma anche i ricoveri in terapia intensiva aumentano in maniera cospicua. Nessun paragone con marzo è serio, ma la prudenza lascia prevedere a breve possibili scenari di crisi. Il governo è chiamato a scelte difficili: dove e che cosa chiudere all'inizio di novembre per lasciar libero l'intero dicembre che vale 25 miliardi di consumi? I risparmi crescono incessantemente da marzo.

Continua a pagina 2

**TORNA LA GUERRIGLIA NELLE PIAZZE, SOTTO ASSEDIO IL CENTRO DI FIRENZE
MIGLIAIA DI ATTIVITÀ ESCLUSE DAGLI INDENNIZZI: MONTA LA RABBIA**



Alta
tensione
a Firenze
I no
lockdown
in piazza

SENZA PACE

Servizi alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Negli ospedali solo le urgenze Impennata di casi positivi

Ciardi in Cronaca

Firenze

Rider, palestre e spettacoli Flash mob di civiltà

Gasparoni in Cronaca

Firenze

Minacce ai vigili Identificato l'autore dei post

Servizio in Cronaca



È stato 15 giorni in Sicilia. Indagini a Bari

I misteri del killer di Nizza Così si è mosso in Italia

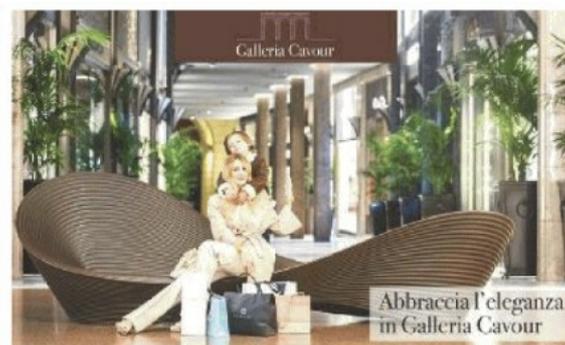
Femiani, Ghidetti e Serafini alle pagine 10, 11 e 13



L'inventore: ogni soluzione è diversa dall'altra

Rubik, un genio al cubo «Il mio gioco è arte pura»

Cutò alle pagine 18 e 19



Abbraccia l'eleganza
in Galleria Cavour



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 258

Sabato 31 ottobre 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50



Il lockdown delle metropoli

I contagi oltre la soglia psicologica dei 30 mila. L'Istituto Superiore di Sanità: Il Regioni a rischio. L'indice Rt nazionale sale a 1,7
 Governo diviso su serrate selettive in città e province dove il virus corre di più. Pressioni sulla Azzolina per chiudere le scuole
Blocco dei licenziamenti e cassa integrazione gratuita fino a marzo. Il Pil estivo a +16,1%

Mentre i contagiati toccano quota 31.084, arriva l'allarme dell'Iss: in 11 Regioni - Abruzzo, Basilicata, Calabria, Liguria, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana Val d'Aosta e Veneto - il sistema sanitario è a rischio collasso e servono misure immediate. Il governo prepara un nuovo Dpcm, ma si divide sull'eventuale chiusura delle scuole. Con il Pil del terzo trimestre al +16,1%, l'esecutivo decide il blocco dei licenziamenti fino a marzo, oltre alla gratuità della Cig Covid per le imprese.
 ● da pagina 2 a pagina 11

Il commento

Sfida nel governo tra falchi e colombe

di **Francesco Bei**

In questa lunga guerra contro il virus, l'ultima battaglia infuria tra le strade delle nostre metropoli. Restiamo tutti con il fiato sospeso, dietro le finestre, per capire se il governo o i presidenti di Regione prenderanno già nelle prossime ore decisioni capaci di restringere ancora di più le nostre libertà, la possibilità di frequentare le scuole, di lavorare, di muoversi.

● a pagina 29

L'analisi

L'economia rimbalza ma il debito resta

di **Carlo Cottarelli**

È mai possibile che le buone notizie non arrivino mai da sole? Si perché i dati pubblicati dall'Istat ieri sul nostro Pil nel terzo trimestre di questo anno erano buone. Attestavano un rimbalzo economico anche più forte di quello previsto dal governo nei più recenti documenti ufficiali e autorizzavano un certo ottimismo anche per il 2021.

● a pagina 28

Le idee

Quella depressione che ora nasce dalla paura del futuro

di **Massimo Recalcati**
● a pagina 28

Byung-Chul Han: "Noi schiavi felici della pandemia digitale"

di **Carlo Pizzati**
● alle pagine 32 e 33

Altan

FACCIAMO UN RIMPASTO E VEDIAMO SE LA CIAMBELLA CI ESCE CON IL BUCO.



Terrorismo

Il killer di Nizza ha preparato la strage in Italia
Caccia alla rete



▲ L'attentatore Aoussaoui prima dell'arresto

di **Bastì, Foschini, Ginori e Ziniti** ● da pagina 14 a 17

Bisogna fermare lo scontro di civiltà

di **Bernard-Henri Lévy**

Orrore, dunque. La città di Matisse e Romain Gary. Della Baia degli Angeli e del grande Garibaldi. Questa bella città di Nizza, che ha stretto un patto secolare con la libertà e con ciò che la Francia ha inventato di più elevato. Questa città già martire, nuovamente martirizzata. E che martirio! Una signora e la sua discreta avventura mattutina con Dio... Vincent, il sacrestano che silenziosamente rimetteva le candele e preparava il rito della messa... Simone, colta nel mezzo del suo cammino, quando tanto le restava da fare...
 ● continua a pagina 29

Prolife
 Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE
 10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

Elezioni Usa

Joe Biden alla conquista del voto bianco

di **David Thorne**

L'America vive giorni di ansia ed entusiasmo, alle ultime battute di una delle elezioni più polarizzate dal 1860, quando gli Usa erano sull'orlo di una guerra civile. Pandemia, recessione economica e una presidenza caotica stanno mobilitando gli americani a votare per il cambiamento.

● alle pagine 18 e 19
 con un articolo di **Anna Lombardi**

In edicola



Oggi **Robinson** e domani un giallo di **Cassar Scalia**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
 Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
 Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Capolavori della letteratura Disney € 10,40

N2

Elezioni Usa Trump contro Biden all'ultima guerra dei sondaggi

PAOLO MASTROLILLI - PP. 14-15

Bowie Da Dante al Gattopardo la vita di una star in cento libri

PIERO NEGRI - P. 20



Gialli Oggi in regalo Malvaldi con i vecchietti del BarLume

RAFFAELLA SILIPO - P. 21



LA STAMPA



SABATO 31 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 154 ■ N. 299 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ www.lastampa.it

GNN

OLTRE 30 MILA CONTAGI. GOVERNO DIVISO SULLA STRETTA. IN PIEMONTE LEZIONI A DISTANZA

Tornano le zone rosse Negozzi e scuole chiusi nelle regioni a rischio

Licenziamenti, c'è l'intesa: sospesi fino a marzo. Sala: "Inverno difficile"

IL CASO

INUTILE SEPARARE I RAGAZZI DAGLI ANZIANI

QUEL FOLLE APARTHEID ANAGRAFICO

EUGENIA TOGNOTTI

Ha connotazioni vagamente sinistre la proposta di «protezione mirata» per non ricorrere al meno morbido «apartheid anagrafico». Ad avanzarla, tre economisti che l'hanno debitamente rivestita di numeri, percentuali, dati ed evidenze: la letalità del virus cresce esponenzialmente con l'età. - P. 7

L'ANALISI

TEST E INVESTIMENTI PER BATTERE IL VIRUS

COME EVITARE GLI ERRORI DI PRIMAVERA

ALBERTO BRAMBILLA

Forse non ci sarà una terza «ondata» come accadde per la Spagna e probabilmente quella attuale non è neppure la seconda, ma il proseguimento della prima fase di Coronavirus che avevamo solo «congelata» con il lockdown; sicuramente abbiamo davanti a noi non meno di 5 mesi molto difficili.

CONTINUA A PAGINA 19

L'INTERVISTA

Leclerc: "Il Covid ci ha cambiato la vita Ai giovani dico di non essere egoisti"



Scuderia Ferrari: Mattia Binotto abbraccia Charles Leclerc

JACOPO D'ORSI

Aggrappati a Charles Leclerc. Nell'anno più difficile della Ferrari, toccherà a lui, il principe arri-

vato da Montecarlo, a 23 anni già personaggio globale, modello per Armani, attore a tempo perso e milioni di follower su Instagram, «riportarla dove merita». - PP. 26-27

LA STORIA

La Francia si stringe alle vittime di Nizza "Aprite le chiese, non cediamo alla paura"



LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

La vignetta di Plantu concessa per l'Italia a «La Stampa»

CAPURSO, MARTINELLI, PACI, STABILE E ZANGAN - PP. 12-13

LE RAGIONI DEL NUOVO TERRORISMO

SE RIPARTE LO SCONTRO FRA CIVILTÀ

NATHALIE TOCCI

«È la Francia che è sotto attacco», dichiara il presidente Macron in un appello accorato alla nazione. L'attentato a Nizza, a una settimana dalla decapitazione dell'insegnante Samuel Paty, trascina la Francia negli abissi dello scontro di civiltà, rischiando di tirare con sé l'Europa.

CONTINUA A PAGINA 19

LA CONVENENZA DI LIBERTÀ E RISPETTO

IL MOMENTO DI DIFENDERE LE DIVERSITÀ

MOHSIN HAMID

I fatti francesi ci mettono di fronte a una situazione molto difficile, perché ciò che abbiamo visto è lo scontro fra due convinzioni non facilmente distinguibili. La prima è che la libertà di espressione sia importante, e come scrittore non posso che condoviverne completamente il suo e il suo.

CONTINUA A PAGINA 19

BUONGIORNO

Nulla spiega bene i grandi tumulti come i piccoli eventi, e illuminante è uno dell'altra sera. Angela Merkel è in video-conferenza coi leader europei, e in una chiacchiera introduttiva spiega di avere chiuso la Germania con qualche giorno di ritardo, perché il popolo doveva toccare da mano. Bisognava vedere gli ospedali colmi per accettare le restrizioni e non devastare le città. L'hanno ascoltata a bocca aperta. E pure noi che abbiamo letto non potevamo crederci. Per qualcuno la cancelliera si stava generosamente auto-solvendo, per altri era l'esercizio supremo di cinismo del leader impensierito dalla salute del consenso più che dalla salute del paese. Saranno azzeccate l'una e l'altra analisi, sebbene Angela Merkel si avvii alla conclusione del mandato e non si ricandiderà, e i sondaggi può lasciarla a

Il gratta e vinci

MATTIA FELTRI

prendere la polvere. Il piccolo evento mi è sembrato piuttosto illustrare il grande tumulto delle democrazie europee, e persino in Germania, dov'è ancora robusta. Il rapporto fra gli elettori e gli eletti non si basa più sulla fiducia che i primi ripongono nei secondi, per poi confermarla o toglierla la volta successiva. Votiamo ma non ci fidiamo. Consegniamo il potere, con lo spirito di chi spende gli ultimi cinque euro per un gratta e vinci, a un individuo sospeso, uno da tenere d'occhio. Uno che baderà ai fatti suoi, che ubbidirà chissà a chi e chissà per quale oscuro tornaconto, e se non tutto ci sarà chiaro, se non ci sarà concesso di infilare il dito nel posto dei chiodi, come San Tommaso, sarà l'ennesima prova del tradimento. Con un'aria del genere la democrazia non è difficile, è inutile.

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P.

www.prosciuttocrudodicuneo.it



SOS IMPRESE DECALOGO PER SALVARE LE AZIENDE **UNICREDIT PERCHÉ ORA TORNERÀ PIÙ ITALIANA**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

€ 4,20 Sabato 31 Ottobre 2020 Anno XXXIII - Numero 216 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.P. art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

PARLA PROFUMO (ACRI) LO STOP BCE ALLE CEDOLE BANCARIE INQUAIA LE FONDAZIONI E NON SOLO

Perché devono sbloccare i dividendi

BIG TECH *Che vinca Biden o Trump, chi comanda in Usa e nel mondo sono i nuovi monopoli digitali. Che in piena pandemia macinano utili e record in borsa*

I padroni del mondo

Conviene ancora investirci?



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Prima o poi il Covid finirà. Prima se, a parte la scienza per il vaccino, riusciranno a capirne il modo i governanti di molti Paesi, in primo luogo il governo italiano. Chi non ha deciso il lockdown totale al manifestarsi della pandemia, sta avendo inevitabilmente conseguenze prolungate e ritorni di fiamma. Chi ha attuato il lockdown generale al manifestarsi del contagio e ha messo a frutto il quasi azzeramento dei contagi con provvedimenti strutturati e lo sfruttamento del digitale, oggi vive di fatto con Covid free. È il caso della Cina. L'altro è solo Paese che ha applicato quasi da subito il lockdown totale, cioè l'Italia, ma non ha programmato e attuato provvedimenti strutturati nei due-tre mesi di sostanziale pace virale, ora ne paga duramente le conseguenze. Per la semplice ragione che servirebbe un altro lockdown generale, ma il governo sa che se lo attuasse scoprirebbe la rivoluzione, di cui sono già evidenti per dimensione e gravità le esplosioni di Napoli e di molte altre città. Per il governo sarebbe la fine. Peccato che, a cominciare dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il governo, le regioni e i sindaci si siano adattati sulla calma virale di luglio, agosto e metà settembre.

SPETTRO LOCKDOWN
Azioni e bond per chi vuole mettere al riparo il portafoglio

SPA PUBBLICHE
Povero Stato: a Piazza Affari ha perso 25 miliardi in 8 mesi

INVESTIMENTI DA PAPERONI
Da Banksy a Warhol, quando l'arte rende più della borsa

Decisioni politiche negli Stati Uniti che fanno la storia

Decisioni di investimento negli Stati Uniti che fanno la differenza

La nostra esperienza per una visione a 360° sui mercati americani

Più di 80 anni di storia, oltre 700 mld di dollari di asset in azioni statunitensi e 99* specialisti sul campo. Sono queste le nostre credenziali che ci rendono uno dei gestori attivi nell'azionario americano tra i più grandi al mondo.

Visita il nostro Blog interamente dedicato alle elezioni USA sul nostro sito azionario-usa.it

Informazioni Importanti
Solo per clienti professionali. Non indicato per la distribuzione retail. *Dati al 30 giugno 2020. L'AM azionario US include le attività gestite da T. Rowe Price Associates, Inc. e dalle sue consociate per consulenza d'investimento. Il valore di un investimento e l'eventuale reddito da esso derivante possono aumentare o diminuire. Gli investitori possono ottenere un importo inferiore rispetto a quello investito. Prima dell'adesione leggere il prospetto ed il KIID. Questo materiale non costituisce né si prefigge di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia al potenziale investitore di richiedere una consulenza legale, finanziaria e fiscale indipendente prima di assumere qualsiasi decisione di investimento. Distribuito in Italia da T. Rowe Price (Luxembourg) Management S.à r.l., 30 Boulevard du Prince Henri L-1724 Lussemburgo, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier lussemburghese. © 2020 T. Rowe Price. Tutti i diritti riservati. T. ROWE PRICE, INVEST WITH CONFIDENCE e l'immagine della pecora delle montagne rocciose sono, separatamente e/o collettivamente, marchi e marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. UNF: 1382121

Il Piccolo

Trieste

il via libera all' operazione

Porto, Roma dà l' ok ad Amburgo Piattaforma logistica ai tedeschi

Il consiglio dei ministri rinuncia al golden power. Patuanelli: ora avanti con un cronoprogramma serrato

DIEGO D' AMELIO

trieste Il governo Conte dà il via libera all' acquisizione della maggioranza della società concessionaria della Piattaforma logistica da parte di Hamburger Hafen. Roma decide di non far valere il golden power, ovvero il diritto di veto che permette di stoppare le operazioni di società private in contrasto con gli interessi nazionali sulle infrastrutture strategiche. Il passaggio in consiglio dei ministri avviene in tempi rapidi e permette ora a Plt e Hhla di perfezionare l' intesa siglata un mese fa: da gennaio i tedeschi assumeranno il controllo della nuova banchina dello scalo e potranno cominciare a ragionare sullo sviluppo del Molo VIII. La notizia viene diffusa via social dal deputato di Italia Viva Ettore Rosato, secondo cui «il **porto** di **Trieste** ribadisce ancora una volta la sua vocazione internazionale. Vuol dire maggior occupazione, prospettive di crescita e interesse di altri operatori a fare altri investimenti. È il risultato prima di tutto del lavoro di Zeno D' Agostino e dell' Autorità portuale, a cui le istituzioni hanno saputo stare intelligentemente vicino. Una grande occasione per la città, che la città saprà cogliere». La richiesta al governo è stata inviata l' 8 ottobre dalle compagnie coinvolte: Hhla, Francesco Parisi, Icop e Interporto di Bologna. Due settimane dopo il ministero delle Infrastrutture ha trasmesso la relazione istruttoria, avendo valutato l' assenza di profili di rischio per gli interessi italiani nel settore dei trasporti marittimi. Il governo non fa dunque scattare il golden power e ieri il Consiglio dei ministri ha dato il suo definitivo ok all' operazione. Era servito circa un mese perché la ministra Paola De Micheli approvasse l' intesa per il nuovo terminal ungherese e ora tutto si muove ancora più rapidamente. Un operatore tedesco non desta d' altra parte alcuna apprensione, ma c' è da giurare che l' iter sarebbe stato decisamente più complesso qualora a chiudere il contratto con Plt fosse stata China Merchants, dopo che la Belt and Road Initiative della Cina è andata incontro al rallentamento imposto dal Covid-19 ma soprattutto dalle pressioni degli Stati Uniti sui propri alleati. Proprio il ministro Stefano Patuanelli aveva sottolineato l' aggancio atlantico che la firma con i tedeschi rappresentava per **Trieste** dopo anni di trattative con compagnie cinesi. L' esponente triestino del governo saluta ora «l' approvazione della proposta di non esercizio dei poteri speciali sull' operazione societaria tra Plt e Hhla. Si conclude così la prima parte del percorso di ingresso a **Trieste** dell' operatore tedesco. Ora il cronoprogramma deve essere serrato. Tutto il Consiglio dei ministri ha manifestato soddisfazione per l' operazione e il supporto del governo agli investimenti necessari per continuare nel percorso di crescita del **porto** di **Trieste**». La deputata Pd Debora Serracchiani sottolinea a sua volta che «la decisione era attesa ed è arrivata puntuale, confermando che il governo vuole accompagnare la crescita del **porto** di **Trieste**. Viene sancita al massimo livello la piena legittimità dell' accordo e si apre uno scenario tutto rivolto al futuro e allo sviluppo ulteriore di uno dei veri scali strategici italiani». Il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino evidenzia che «le cose stanno viaggiando con le tempistiche giuste: i rapporti fra Italia e Germania sono consolidati e non stiamo certo parlando di un paese da black list. Ora i soggetti coinvolti dovranno fare i prossimi passi». A nome di Plt,





Il Piccolo

Trieste

il presidente Francesco Parisi è raggiante: «Abbiamo superato la più importante delle condizioni sospensive dell' intesa e siamo ovviamente molto contenti, anche per la velocità del via libera, che è un ottimo segnale. La prima telefonata ci è arrivata da Hhla, non appena hanno saputo che il golden power è stato superato. Stasera ad Amburgo festeggeranno». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Porto

D'Agostino parla in III commissione

Il presidente dell'**Autorità portuale** Zeno D'Agostino sarà sentito in audizione il 5 novembre dai membri della III commissione consiliare.



ARREDAMENTI LANZA
VA IN PENSIONE E CHIUDE
50 anni di arredamenti Lanza
A NOVEMBRE
sconti dal 50% su cucine e bagni
SCAVOLINI
NON DIMENTICARE INOLTRE IL **BONUS MOBILI** APPLICABILE SUL TUO ACQUISTO

INCONTRIAMOCI
da Arredamenti Lanza
Centro Lanza Trieste Tel. 040/225498
USCITA AUTOSTRADA PROSECCO AUTOBUS LINEA 42

Ansa

Trieste

Porti: Trieste; via libera da Governo su accordo con Hhla

Rosato (lv), occasione che città saprà cogliere

(ANSA) - TRIESTE, 30 OTT - "Il governo ha dato via libera all'accordo per gli investimenti della Hhla di Amburgo nel porto di Trieste che ribadisce ancora una volta la sua vocazione internazionale". Lo annuncia il presidente di Italia Viva, Ettore Rosato, sulla sua pagina Facebook. Questo, osserva Rosato, "vuol dire maggior occupazione, prospettive di crescita ed interesse di altri operatori a fare altri investimenti". "È il risultato prima di tutto del lavoro di Zeno D'Agostino e dell'autorità portuale a cui le istituzioni hanno saputo stare intelligentemente vicino. Una grande occasione - conclude Rosato - che la città saprà cogliere". (ANSA).



Il Nautilus

Trieste

Serracchiani: Governo puntuale per Trieste su golden power

"Si apre scenario tutto rivolto al futuro e allo sviluppo dello scalo" 'La decisione del Consiglio dei Ministri era attesa ed è arrivata puntuale, confermando che il nostro Governo vuole accompagnare la crescita del porto di Trieste. Viene sancita al massimo livello la piena legittimità dell' accordo fra gli operatori privati con la compagnia pubblica di logistica del porto di Amburgo e si apre uno scenario tutto rivolto al futuro e allo sviluppo ulteriore di uno dei veri scali strategici italiani'. E' il commento della deputata Debora Serracchiani alla decisione del CdM di non esercitare il diritto di veto che la legge riserva al Governo su operazioni di acquisizione di quote azionarie parziali o complessive di aziende strategiche per l' economia nazionale, che dà il definitivo via libera all' accordo fra Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla) con i soci Icop e Francesco Parisi per entrare nel capitale della Piattaforma logistica di Trieste.



l' autorità di sistema

Arriva Sommariva per dirimere i nodi allo scalo di Portorosega

Il primo atto del segretario generale la questione concessioni, poi escavo e opere. Entro l' anno i lavori d' illuminazione. Asfaltature legate alle variazioni di bilancio

TIZIANA CARPINELLI

Con armi e bagagli, si dice così? Arriverà lunedì, magari non proprio con le armi, ma certamente con bagagli e un' équipe di professionisti al seguito, Mario Sommariva, segretario generale dell' **Autorità di sistema** portuale, che di fatto da lunedì lavorerà in pianta stabile al quartier generale di Monfalcone. Si insiederà per metter ordine, primariamente, nell' intricata questione dell' affidamento delle concessioni, con pratiche da concludersi entro fine anno dopo che tutti i soggetti presenti a Portorosega hanno consegnato nei tempi le documentazioni necessarie al rilascio autorizzativo, e in secondo luogo per risolvere tutte le criticità in piedi che impediscono allo scalo marittimo cittadino di decollare come lavoratori, imprese, Comune - in una parola: il territorio - vorrebbero. Un tema, questo, peraltro ampiamente sollecitato dalle parti sindacali, che già a luglio avevano proclamato lo stato di agitazione e di recente ventilato scioperi in assenza di risposte celeri. Intanto entro l' anno prenderanno avvio gli attesi lavori per il potenziamento dell' illuminazione in porto (di notte si lavora con i generatori, secondo quanto denunciato da Cgil-Filt, Cisl-Fit e Ultrasporti), mentre i lavori di asfaltatura - altrettanto caldeggiati - a quanto pare non sono stati inseriti nella programmazione del bilancio 2020/2021 dell' ente, nonostante le ampie rassicurazioni, mesi addietro, di esponenti di spicco della maggioranza politica regionale. Le novità sono emerse ieri mattina alla riunione dell' organismo di partenariato dell' **Autorità di sistema** portuale, consesso al quale il Comune partecipa come presenza deliberante in virtù dell' intesa approvata lo scorso dicembre da Regione e Authority stessa. A chiedere che venisse battuto un colpo per il futuro di Portorosega era stata Anna Cisint, per nulla soddisfatta delle ultime esternazioni dei sindacati, i quali avevano riferito di una situazione di pesante impasse, tant' è che il sindaco aveva voluto vederci chiaro e incontrare le parti in loco. Nel perorare dunque un «intervento dall' alto» va interpretata la svolta dell' arrivo di Sommariva dopodomani. Che lavorerà a Monfalcone per concentrarsi sull' abbattimento degli ostacoli. Nel corso della seduta, come anticipato, è emerso poi che «saranno eseguiti entro l' anno i lavori di rifacimento dell' illuminazione del porto». Quanto alle asfaltature, non inserite nel documento di programmazione economica 2020/2021, si è strappato l' impegno, con la prima variazione di bilancio nell' anno entrante, di «stanziare i fondi necessari per il rifacimento del piazzale, in un' ottica di garanzia di sicurezza e operatività». Banchina che era stata definita, meno di tre settimane fa, «degnata di un porto del terzo mondo» dai sindacati in un comunicato unitario. «Il Porto vive una situazione di grande difficoltà - afferma Cisint -. I lavoratori, cui va rivolto un plauso per il loro impegno, hanno dato qualità e sicurezza, ma ora serve un forte intervento dell' **Autorità di sistema**». Sommariva resterà a Monfalcone, «finché la situazione non sarà risolta: la sua capacità e quella dello staff devono diventare operatività per la risoluzione dei problemi, in primis l' assegnazione delle concessioni, cercando di stringere i tempi». «Sarà necessaria altresì - sempre il sindaco - la verifica puntuale dell' operatività, oltre al rilancio dei traffici». Quanto al rifacimento dell' impianto di illuminazione lo stesso Sommariva ha risposto che i soldi ci sono già e gli interventi dovrebbero iniziare entro l' anno. Mentre per la riqualificazione del piazzale, «pieno di



crateri nell' asfalto», il sindaco ha rimarcato come sia urgente provvedere alla sistemazione: la



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

sicurezza delle operazioni deve passare attraverso un porto efficiente e adeguato. Si è convenuto che, non appena ci saranno ulteriori iniezioni di denaro, alla prima variazione di bilancio l'opera sarà finanziata, pertanto si può partire con la valutazione del quadro economico. Infine il punto dolente dell'escavo: «Ora le condizioni giuridiche ci sono tutte, dalle intese alla variante localizzata. I tempi vanno stretti: Portorosega è sì complementare allo scalo giuliano, ma le profondità sono essenziali - termina Cisint -. Non possiamo restare indietro. I soldi sono fermi da troppi anni. Chi deve muoversi lo faccia, l'ho detto al ministro Patuanelli. E vale pure per l'infrastrutturazione ferroviaria». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pettarin loda l'operazione Ma per Nicoli è «svendita»

T.C.

Sul porto Forza Italia ha visioni, diciamo così, non coincidenti. Da un lato il deputato Germano Pettarin plaude («una splendida notizia») al passaggio dei beni dell' Azienda speciale all' **Autorità di sistema** portuale, ringraziando in chiosa pure Anna Cisint per «il determinante ruolo rivestito» e dall' altro il capogruppo regionale Giuseppe Nicoli, che con il sindaco di Monfalcone ha avuto non poche ruggini, parla di «svendita» e della «necessità di respingere pericolose manovre, che si profilano all' orizzonte, tese a depotenziare autonomia e specialità della Regione». Per Pettarin l'«operazione rappresenta un convinto e illuminato passo in avanti verso un futuro solido dell' economia del Fvg, del porto di Trieste, porta d' Europa». Scalo «efficiente e in grandissimo progresso, grazie alla guida del presidente Zeno D' Agostino e di tutta l' area del retro scalo, che ha come estensione naturale Monfalcone e fulcro Gorizia», per la quale «stiamo conducendo con i sindaci la fondamentale battaglia per attivare la zona logistica semplificata». Di tutt' altro avviso Nicoli, stando al quale si starebbe invece «assistendo passivamente a una svendita delle nostre infrastrutture più importanti, come le aree portuali di Monfalcone, lasciando allo Stato ogni decisione: Regione e comuni devono avere voce in capitolo sulle scelte strategiche». Per il regionale «il valore di vendita di 15 milioni di euro appare sottostimato». «Ma avremmo potuto farci un' idea migliore sui calcoli effettuati - sostiene - se avessimo potuto visionare una perizia di stima per la compravendita dei beni dell' Azienda, di cui ancora si ignorano i contenuti. A tal riguardo, anche un' interrogazione». «Il problema - puntualizza Nicoli - è come è stato pensato il **sistema** con la riforma Delrio, che ha consegnato le nostre infrastrutture portuali nelle mani dell' **Autorità**: dobbiamo modificarla, per dare agli enti locali il ruolo di protagonisti». Per contro «Monfalcone sta morendo: tutto per la gioia di Capodistria». E ancora «ritardi imperdonabili sull' escavo», anche dopo l' Authority «la musica non è cambiata: l' organismo sembra curare solo operazioni geopolitiche ed economiche e non fa decollare le opere». --T.C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La proprietà del porto di Monfalcone passa all' Autorità portuale di Trieste

D' Agostino: «visione importante nel contesto globale». Paoletti: «la portualità allargata di Trieste e Monfalcone diventa realtà».

È stato sottoscritto a Trieste il trasferimento dalla Camera di commercio della Venezia Giulia all' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** delle proprietà delle aree del porto di Monfalcone (Gorizia). Un passaggio che, negli intendimenti, apre prospettive di crescita e di sviluppo per lo scalo goriziano, per il quale sono previsti l' escavo di un canale di accesso e la definizione del Piano regolatore **portuale**. Per il presidente dell' **Autorità portuale** triestina, Zeno D' Agostino, la firma è «un piccolo atto che fa capire come ci sia una visione importante anche nel contesto globale. Conosco come ha operato l' azienda speciale del Porto di Monfalcone e sono molto soddisfatto per il risultato perché mi piace come ha operato sinora». Soddisfatto anche il presidente dell' ente camerale, Antonio Paoletti: «così la portualità allargata di Trieste e Monfalcone diventa realtà, frutto di un percorso condiviso». Gradimento per l' operazione è stata espressa dai sindaci di Monfalcone e Trieste, rispettivamente Anna Cisint e Roberto Dipiazza. «Questo è un ulteriore tassello di una crescita economica che stiamo costruendo assieme» ha detto Dipiazza. «Un accordo che consente a Monfalcone di creare ulteriori basi di crescita economica attraverso quel porto che è considerato la punta di diamante del territorio» ha affermato Cisint. Il trasferimento di proprietà dell' area **portuale** di Monfalcone all' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** ha riguardato complessivamente un' area di oltre 310.000 metri quadrati dei quali 38.000 in immobili magazzini, palazzine e servizi, valico accesso al porto, servizi a piazzale, tettoie portuali coperti. L' operazione complessivamente consentirà al porto di Trieste di allargare i propri spazi operativi per garantire una migliore logistica. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/> © Riproduzione Riservata.

The screenshot shows the homepage of 'IL NORDEST QUOTIDIANO'. The main headline is 'La proprietà del porto di Monfalcone passa all'Autorità portuale di Trieste'. Below the headline is a photograph of the port of Monfalcone. The article text is partially visible, starting with 'È stato sottoscritto a Trieste il trasferimento dalla Camera di commercio della Venezia Giulia all' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale delle proprietà delle aree del porto di Monfalcone (Gorizia). Un passaggio che, negli intendimenti, apre prospettive di crescita e di sviluppo per lo scalo goriziano, per il quale sono previsti l' escavo di un canale di accesso e la definizione del Piano regolatore portuale. Per il presidente dell' Autorità portuale triestina, Zeno D' Agostino, la firma è «un piccolo atto che fa capire come ci sia una visione importante anche nel contesto globale. Conosco come ha operato l' azienda speciale del Porto di Monfalcone e sono molto soddisfatto per il risultato perché mi piace come ha operato sinora». Soddisfatto anche il presidente dell' ente camerale, Antonio Paoletti: «così la portualità allargata di Trieste e Monfalcone diventa realtà, frutto di un percorso condiviso». Gradimento per l' operazione è stata espressa dai sindaci di Monfalcone e Trieste, rispettivamente Anna Cisint e Roberto Dipiazza. «Questo è un ulteriore tassello di una crescita economica che stiamo costruendo assieme» ha detto Dipiazza. «Un accordo che consente a Monfalcone di creare ulteriori basi di crescita economica attraverso quel porto che è considerato la punta di diamante del territorio» ha affermato Cisint. Il trasferimento di proprietà dell' area portuale di Monfalcone all' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale ha riguardato complessivamente un' area di oltre 310.000 metri quadrati dei quali 38.000 in immobili magazzini, palazzine e servizi, valico accesso al porto, servizi a piazzale, tettoie portuali coperti. L' operazione complessivamente consentirà al porto di Trieste di allargare i propri spazi operativi per garantire una migliore logistica. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram https://t.me/ilnordest Twitter https://twitter.com/nestquotidiano LinkedIn https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/ Facebook https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/ © Riproduzione Riservata.

Shipping Italy

Trieste

Le tensioni fra Erdogan e Macron potrebbero favorire il porto di Trieste

'Gli accadimenti di questi giorni che vedono protagonista la Turchia in aperto scontro con la Francia sono certamente sotto la nostra attenzione, tenuto conto che i traffici portuali tra Ankara e l' Europa passano per l' 80% da Trieste e per il restante 20% proprio dalla Francia'. A dirlo è stato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**, Zeno D' Agostino, a margine di un incontro pubblico andato in scena nel capoluogo giuliano. 'Ora se la situazione dovesse proseguire lungo questi binari, è possibile che quel 20% possa prendere la strada proprio di Trieste. Noi seguiamo attentamente e monitoriamo'. Il riferimento del presidente della port authority è ai contrasti fra i presidenti di Turchia e Francia, rispettivamente Erdogan e Macron, e al conseguente possibile impatto sulle linee marittime ro-ro operate da DfdS Med che collegano la Turchia con l' Alto **Adriatico** e con il porto francese di Marsiglia. È possibile, dunque, che caricatori e operatori logistici scelgano di privilegiare la soluzione italiana come porta d' accesso verso l' Europa e questo si tradurrebbe in un incremento dei volumi imbarcati e sbarcati. Nella stessa occasione Zeno D' Agostino, a proposito dell' acquisizione della Piattaforma Logistica di Trieste, ha spiegato che 'Amburgo deve fare la golden power come è successo con l' Ungheria e vedremo nelle prossime settimane che tipo di riscontro ci sarà a livello romano rispetto all' acquisizione da parte di Hhla'. I passaggi di proprietà di alcune infrastrutture di trasporto ritenute strategiche da un punto di vista geopolitico sono infatti soggette a preventivo via libera da parte del Governo italiano (lo stesso era avvenuto nei mesi scorsi per l' operazione Psa - Sech nel porto di Genova).

Shipping Italy website screenshot showing the article title and a small image of a port facility.

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le tensioni fra Erdogan e Macron potrebbero favorire il porto di Trieste

"Gli accadimenti di questi giorni che vedono protagonista la Turchia in aperto scontro con la Francia sono certamente sotto la nostra attenzione, tenuto conto che i traffici portuali tra Ankara e l' Europa passano per l' 80% da Trieste e per il restante 20% proprio dalla Francia". A dirlo è stato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D' Agostino, a margine di un incontro pubblico andato in scena nel capoluogo giuliano. "Ora se la situazione

Mose, due milioni per i sollevamenti

Il Consorzio Venezia Nuova ha ottenuto un anticipo per le attività svolte di movimentazione delle barriere Ma non si sa ancora quanto si sia speso con esattezza per le sperimentazioni di ottobre durante l'acqua alta

I CONTI VENEZIA Due milioni per i sollevamenti del Mose. È quanto ha richiesto (e ottenuto) il Consorzio Venezia Nuova per le recenti attività di movimentazione delle barriere. Ma quanto siano costati nel dettaglio i sollevamenti di emergenza di ottobre non è stato ancora rendicontato con precisione. Di certo si sa quali sono le voci di costo: energia a una potenza enorme, per insufflare l'aria compressa nelle paratoie e per il funzionamento di tutti gli apparati nelle control room e spese per il personale, precettato in caso di emergenza in turni diurni e notturni. Sia delle squadre di lavoro, sia per la vigilanza alle bocche di porto. Si sa anche che è stato stimato un valore di oltre un milione e duecentomila euro una tantum, calcolato su tutte le movimentazioni fino alla consegna dell'opera prevista per fine 2021, che è impossibile sapere in anticipo quante saranno e che rappresenta un costo fisso per supplire a tutto quello che ancora manca in questa fase provvisoria. E infine c'è un costo variabile vero e proprio legato al numero di ore in cui il Mose resta sollevato, che equivale a quasi 250 mila euro per due ore, 323 per 12 ore. E circa 180 mila euro nel caso sia dato l'allarme e poi non venga dato seguito alla movimentazione perché magari cambiano le previsioni di marea. Fatto sta che il Consorzio Venezia Nuova ha chiesto un anticipo sui rimborsi di 2 milioni di euro all'inizio di ottobre, cioè prima dei due giorni consecutivi di acqua alta che si sono verificati il 16 e il 17, dopo l'emergenza del 3 in cui per la prima volta il Mose è stato azionato in condizioni di vento e di marea critiche e dopo la prova tecnica del 9 con mare tranquillo. L'AUTORIZZAZIONE E il Provveditorato ha autorizzato la corresponsione della cifra, «in via del tutto eccezionale e per agevolare finanziariamente il Consorzio Venezia Nuova e i suoi fornitori» chiedendo però una stretta rendicontazione mensile e stabilendo che la somma verrà detratta dallo stato di avanzamento dei lavori. Dunque prima o poi arriverà la somma definitiva di quanto è costato sollevare per quattro volte le barriere delle quattro bocche di porto. Giusto per avere un ordine di grandezza del prezzo, per la collettività, di difendere la città dall'acqua alta. Dunque prima di stabilire se alzare o meno il Mose non si tratta solo di contemperare gli interessi di salvaguardia dalla marea eccezionale con quelli della portualità, in questo momento ridotta quasi esclusivamente al traffico commerciale, che viene limitato in caso di chiusura della bocca di porto di Malamocco. Ma la decisione - che per il momento, in fase di avviamento, spetta al commissario Elisabetta Spitz in accordo con il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone - deve tener presenti anche queste cifre da capogiro. Tanto che si è preferito soprassedere al test di routine, come quello che si sarebbe dovuto svolgere ieri, proprio per concentrare le risorse in caso di acqua alta oltre i 130 centimetri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

mose e salvaguardia

«Due milioni di euro per i sollevamenti» Il Consorzio chiede fondi al Provveditore

«In caso contrario a rischio l'attività». Contenziosi milionari con le aziende, nodi da risolvere per la nuova Autorità

ALBERTO VITUCCI

Due milioni di euro. E' il rimborso chiesto dal Consorzio Venezia Nuova al Provveditorato alle Opere pubbliche e al commissario "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz per gli ultimi sollevamenti delle paratoie del **Mose**. Uno dei tanti contenziosi che vedono contrapposti il concessionario adesso guidato dagli amministratori straordinari e il Provveditorato, l' ex Magistrato alle Acque. Soldi che secondo il Consorzio dovranno garantire il proseguimento dell' attività di avviamento del **Mose** e anche le risorse umane (gli stipendi delle squadre e degli ingegneri, l' energia) e i materiali per i prossimi sollevamenti. Contenziosi che vedono anche posizioni distinte tra il commissario Spitz e il provveditore Zincone. Quest' ultima ha chiesto la revisione della convenzione del 2016 e l' aggiornamento dei prezzi. Un groviglio di debiti, crediti e risarcimenti danni che adesso dovrà essere esaminato dal prossimo commissario liquidatore, previsto dalla legge per la formazione della nuova Autorità della laguna al posto del Consorzio. Si tratta di decine di milioni di euro. In parte bloccati o contesi tra le vecchie imprese del **Mose** (Mantovani e il suo Consorzio Covela, Gif Fincosit e Condotte) e il Consorzio. Nell' ultimo bilancio approvato in questi giorni dagli amministratori straordinari, tre pagine sono dedicate alla questione dell' accantonamento degli utili in seguito ad azioni giudiziarie. 12 milioni 149 mila euro sono stati messi da parte. I commissari sostengono che in base alla legge del 2014 non soltanto gli utili del Consorzio ma anche quelli delle imprese vanno accantonati e non distribuiti. «Altrimenti», scrivono, «si arriverebbe al paradosso che il commissariamento è servito per far percepire gli utili dell' attività criminosa». Tesi su cui le imprese non sono d' accordo, e hanno presentato ricorsi. Accolti dal Tar ma respinti in appello dal Consiglio di Stato. Fino alla richiesta di risarcimento presentata ai danni dei commissari per 196 milioni di euro. Nello stesso bilancio vi sono ancora residui della liquidazione milionaria concessa all' ex presidente direttore Giovanni Mazzacurati, coinvolto nello scandalo e morto l' anno scorso. 836 mila euro la somma che ancora gli spetterebbe per via dell' accordo transattivo. «Somma», scrivono i commissari, «messa sotto sequestro dalla magistratura che indaga sui danni erariali». E' più o meno la stessa cifra di quanto accantonato (854 mila euro) per il pagamento delle ferie e delle 14esime a tutti i dipendenti. Contenziosi che adesso toccherà al liquidatore risolvere. La sua nomina dovrà arrivare entro il 12 novembre, insieme al presidente della nuova Autorità, che sarà nominato dal Presidente del Consiglio su indicazione del ministero delle Infrastrutture. Una procedura contesta da Comune e Regione. «Bisogna correggere quella norma», ha detto il sindaco Brugnaro, «così hanno espropriato gli enti locali». Sette i componenti del Consiglio direttivo, di cui quattro di nomina dei ministeri e tre di Regione, Comune e Città Metropolitana. Intanto Luigi Zanda, senatore del Pd e primo presidente del Consorzio negli anni Ottanta, indicato come possibile presidente, non conferma e non smentisce. «Io faccio il senatore», dice. Altri nomi che circolano quello dell' ex Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, degli ingegneri idraulici D' Alpaos e Rusconi. Anche quello dello stesso sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella, autore del





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

decreto legge che ha istituito la nuova Autorità, il 14 agosto, poi convertito in legge il 13 ottobre. Entro la metà di novembre dovrà essere operativa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la proposta

Propeller Club Mano tesa per il futuro del Porto

Il comitato direttivo dell' International Propeller Club Port of Venice - che conta tra i suoi soci principalmente operatori dei diversi settori legati al trasporto marittimo - in previsione della prossima nomina del nuovo presidente dell' Autorità Portuale di Sistema di Venezia e Chioggia ha deciso di proporre, a titolo non oneroso ma completamente gratuito «una stabile consulenza sui molteplici aspetti tecnici, sociali ed economici della vita portuale». «Venezia e Chioggia oggi sono il sistema portuale del Veneto», spiega una nota del Cub Port, «e hanno bisogno di una più concreta collaborazione e ad un nuovo, più aperto dialogo, sul piano tecnico-culturale tra l' ente pubblico che li gestisce e i tanti imprenditori dei due porti. Imprenditori sempre più spesso, per alcuni settori, come del resto avviene per alcune categorie di lavoratori, tutti impegnati in una vera e propria battaglia per la sopravvivenza dovuta alla mancanza di certezze, come accade, ma solo per fare un esempio, per il traffico croceristico o per la scarsità di infrastrutture adeguate allo sviluppo dimensionale dei vettori». «Siamo convinti di poter dare un contributo alla causa», dice il presidente del Club, Massimo Bernardo, «con grande umiltà ma con altrettanta fermezza, lanciamo il nostro invito senza secondi fini dai tanti attori, protagonisti del cluster marittimo veneto presenti nel Club, per sostenere, con concrete proposte, lo sviluppo della portualità». --



Informare

Venezia

Il Propeller Club di Venezia offre il proprio supporto ai prossimi vertici dell' AdSP dell' Adriatico Settentrionale

Bernardo: siamo convinti di poter dare un prezioso contributo alla causa Il The International Propeller Club Port of Venice, l' associazione culturale tra operatori dei trasporti, si propone come organismo di consulenza a supporto dei prossimi vertici dell' Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale. Il consiglio direttivo dell' associazione lo ha deciso alla luce del sensibile, progressivo decremento del traffico movimentato dal **porto** di **Venezia** verificatosi in questi ultimi anni in tanti settori merceologici nonché in considerazione dei fini statutari del Club e della concreta potenzialità culturale di settore espressa dai suoi soci. Il presidente del Propeller Club veneziano, Massimo Bernardo, ha spiegato che gli associati sono «convinti di poter dare un prezioso contributo alla causa. Con grande umiltà, ma con altrettanta fermezza - ha specificato - lanciamo il nostro invito che tuttavia potrebbe aver seguito positivo nella misura in cui il nuovo presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale con i suoi più stretti collaboratori vorranno o meno avvalersi della generosa "mano " tesa, lealmente e senza secondi fini dai tanti attori, protagonisti del cluster marittimo veneto presenti nel Club, per sostenere, con concrete proposte dettate dall' esperienza e dalla cultura di settore, l' auspicata crescita del sistema lagunare veneto e, non ultimo, per colmare e superare quell' orribile vuoto che spesso contrappone la miope rigidità del burocrate alla voglia di creare business di chi è invece impegnato nel fare impresa».

informARE

Il quotidiano online per gli operatori e gli utenti del trasporto

30 ottobre 2020

PSA Group Plus

Il Propeller Club di Venezia offre il proprio supporto ai prossimi vertici dell' AdSP dell' Adriatico Settentrionale

Bernardo: siamo convinti di poter dare un prezioso contributo alla causa

Il The International Propeller Club Port of Venice, l'associazione culturale tra operatori dei trasporti, si propone come organismo di consulenza a supporto dei prossimi vertici dell' Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale. Il consiglio direttivo dell' associazione lo ha deciso alla luce del sensibile, progressivo decremento del traffico movimentato dal porto di Venezia verificatosi in questi ultimi anni in tanti settori merceologici nonché in considerazione dei fini statutari del Club e della concreta potenzialità culturale di settore espressa dai suoi soci.

Il presidente del Propeller Club veneziano, Massimo Bernardo, ha spiegato che gli associati sono «convinti di poter dare un prezioso contributo alla causa. Con grande umiltà, ma con altrettanta fermezza - ha specificato - lanciamo il nostro invito che tuttavia potrebbe aver seguito positivo nella misura in cui il nuovo presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale con i suoi più stretti collaboratori vorranno o meno avvalersi della generosa "mano " tesa, lealmente e senza secondi fini dai tanti attori, protagonisti del cluster marittimo veneto presenti nel Club, per sostenere, con concrete proposte dettate dall' esperienza e dalla cultura di settore, l' auspicata crescita del sistema lagunare veneto e, non ultimo, per colmare e superare quell' orribile vuoto che spesso contrappone la miope rigidità del burocrate alla voglia di creare business di chi è invece impegnato nel fare impresa».

Leggi le notizie su **Informare Adriatico Finestre** - Iscriviti al servizio gratuito

Forma di pagamento	Data di arrivo	Data di partenza	
Indirizzo	30 Oct	31 Oct	Cerca
Altre destinazioni	2020	2020	

Indice - Pagina pagata - Indire notizie

AdSP - Piazza Marconi 1/5 - 30123 Venezia - ITALIA
tel: 041.2082122, fax: 041.2184708, www

Dagli imprenditori del Port of Venice "mano tesa" e una "scialuppa" al nuovo presidente

Venezia 30 Ottobre 2020 - Il C.D. dell'International Propeller Club Port of Venice alla luce della prossima imminente nomina del nuovo vertice dell'**Autorità Portuale di Sistema** dell' Adriatico Settentrionale (AdspMAS) e tenuto anche conto del sensibile, progressivo decremento del traffico verificatosi in questi ultimi anni in tanti settori merceologici , considerati i fini statutari del Club ma, soprattutto, la concreta potenzialità culturale di settore espressa dai suoi soci, tutti owners di primarie aziende e studi legali che operano nel mondo del trasporto , dei servizi tecnico nautici e del mondo della finanza, ha coralmamente deciso di proporre a colui che a breve siederà al vertice dell' AdspMAS , non a titolo oneroso ma completamente gratuito per le casse dell' ente , una stabile consulenza sui molteplici aspetti tecnici , sociali ed economici della vita **portuale**. Per i porti di Venezia e Chioggia, oggi "**sistema portuale** veneto", porte aperte dunque ad una più concreta collaborazione e ad un nuovo, più aperto dialogo, sul piano tecnico-culturale tra l' ente pubblico che li gestisce e i tanti imprenditori dei due porti presenti nel Club. Imprenditori sempre più spesso , per alcuni settori , come del resto avviene per alcune categorie di lavoratori , tutti impegnati in una vera e propria battaglia per la sopravvivenza dovuta alla mancanza di certezze, come accade , ma solo per fare un esempio, per il traffico crocieristico o per la scarsità di infrastrutture adeguate allo sviluppo dimensionale dei vettori . "Se sono rose fioriranno - chiosa il presidente del Club Massimo Bernardo - Noi, convinti di poter dare un prezioso contributo alla causa, con grande umiltà ma con altrettanta fermezza , lanciamo il nostro invito che tuttavia potrebbe aver seguito positivo nella misura in cui il nuovo presidente dell' AdspMas con i suoi più stretti collaboratori vorranno o meno avvalersi della generosa "mano " tesa , lealmente e senza secondi fini dai tanti attori, protagonisti del cluster marittimo veneto presenti nel Club, per sostenere, con concrete proposte dettate dall' esperienza e dalla cultura di settore, l' auspicata crescita del **sistema** lagunare veneto e, non ultimo, per colmare e superare quell' orribile vuoto che spesso contrappone la miope rigidità del burocrate alla voglia di creare business di chi è invece impegnato nel fare impresa".



Corriere Marittimo

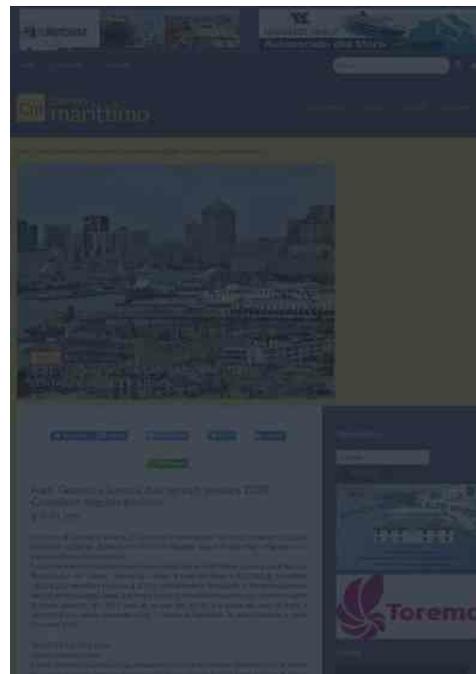
Genova, Voltri

Porti Genova e Savona, dati terzo trimestre 2020 - Container, segnale positivo

30 Oct, 2020 Nei porti di Genova e Savona, si conferma il trend anche nel terzo trimestre 2020. Gli indicatori pubblicati dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale raffigurano uno scenario globale di contrazione. I volumi di merce complessivamente movimentati nei porti del **sistema** hanno riportato una flessione del -16,6% , chiudendo i primi 9 mesi dell' anno a 41.238.318 tonnellate (-8.218.212 tonnellate rispetto al 2019), principalmente imputabile al trend negativo dei mesi di aprile e maggio (quasi 5 milioni e mezzo di tonnellate movimentate in meno rispetto al primo semestre del 2019, pari ad un calo del 16,5%) e a quello dei mesi di luglio e settembre che hanno registrato circa 3 milioni di tonnellate in meno rispetto a terzo trimestre 2019.

TERZO TRIMESTRE 2020 Merce containerizzata Il terzo trimestre ha dato un segnale positivo nel trend dei volumi containerizzati , sebbene la seconda ondata epidemica stia nuovamente irrompendo in tutta Europa. I mesi di agosto e settembre hanno segnato, in termini di volumi , risultati sostanzialmente in linea con il 2019, rispettivamente +1,8% e -4,7% rispetto all' anno precedente. Il mese di luglio, molto più prossimo temporalmente al lockdown primaverile, ha invece registrato un dato molto più negativo (-21,1%), soprattutto se messo a confronto con il 2019 quando fu stabilito il livello record di container movimentati in un mese. Pertanto il trimestre registra alla voce volumi containerizzati -6,4% . Il traffico di container si è quindi attestato a 606.259 TEU, pari al - 8,95% in meno rispetto ai 665.872 dello stesso periodo del 2019.

Merce convenzionale Il traffico di merce convenzionale e rotabile ha chiuso il terzo trimestre del 2020 movimentando 3.607.776 milioni di tonnellate, un risultato in calo del - 9,2% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente (3.991.829 tonn.). Il traffico di merce convenzionale ha chiuso i primi 9 mesi del 2020 movimentando circa 9,6 milioni di tonnellate, un risultato in forte calo rispetto a quello dell' anno precedente. Questo trend, comune a tutte le principali componenti del traffico convenzionale, rotabili e merce varia, è strettamente collegato ad una tendenza generalizzata dell' economia del nostro paese legata alle conseguenze della pandemia in corso a partire dai primi mesi dell' anno. Il traffico di rotabili ha mostrato un calo anche nel mese di settembre ma si sono registrate performance diverse tra i diversi porti del **sistema**. Se il bacino di Sampierdarena ha mostrato una sostanziale tenuta rispetto a settembre 2019 (-1,2%), in termini di tonnellate i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato un più pesante calo pari al 19,1%. Rinfuse liquide Anche questo settore registra un trend negativo prevalentemente imputabile al drastico calo della domanda di prodotti petroliferi, causate dalle misure di contenimento del COVID-19 Oli minerali - 33,5% pari a 3. 544.491 tonn. (rispetto a 5.331.410 tonn. nel 2019). Il mese di settembre ha contribuito ad acuire questa tendenza chiudendo in calo di circa 930 mila tonnellate rispetto allo stesso mese del 2019 (-51,1%). Altre rinfuse liquide (vino + 27%, prodotti chimici -24,8%) totale -9,0% Rinfuse solide Questo segmento di traffico, oltre a confermare un consolidato trend nazionale delle rinfuse solide che subiscono la concorrenza da parte del container e vedono ridursi il loro mercato di riferimento (centrali termiche a carbone, acciaierie, cementifici, ecc), continua ad essere penalizzato da eventi eccezionali legati agli scali del **sistema**. Nel terzo trimestre 2020 le rinfuse solide movimentate hanno subito un calo del -25,1% con 441.892 tonn (rispetto a 590.325 tonn. del 2019) Nei primi 9 mesi del 2020, le rinfuse solide movimentate a livello di **sistema** mostrano un pesante calo (-42,4%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso questo periodo a 382 mila tonnellate, pari ad un calo del 19,7%. Lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 52,3% nel mese



di settembre ed uno del 47,7% nel progressivo che lo porta a chiudere i primi 9 mesi



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

a circa 1,1 milioni di tonnellate -25,1% movimentate rispetto agli oltre 2 milioni movimentati nello stesso periodo del 2019. Traffico passeggeri, traghetti (-46,5%) Il traffico passeggeri si conferma come la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di COVID-19. Il traffico crocieristico ha segnato un -97,9% nel trimestre , con 602.186 passeggeri in meno rispetto allo stesso trimestre del 2019 e una variazione dell' 87,8% nel cumulato. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, ammonta al - 38,2% la flessione del terzo trimestre, da considerare il calo del mese di settembre del -40,4%. Nel complesso nel terzo trimestre il settore ha subito una diminuzione del -46,5% bilanciata dalle buone performance dei mesi estivi.

La Spezia

Contship, il porto cresce «Ingenti investimenti»

Capacità di movimentare nei propri terminal oltre 1,8 milioni di Teu e raggiungere il 50% di bilanciamento tra volumi marittimi e continentali europei. Sono gli obiettivi che il gruppo Contship Italia, controllato dalla holding Eurokai, si pone entro il 2023. Nei piani industriali centralità è data all' impegno strategico sul terminal spezzimino (LSCT), sul quale sono previsti «ingenti investimenti». no, il La Spezia Container Ter.

24 SABATO 31 OTTOBRE 2020

Le grandi aziende

Piaggio sorpassa anche il virus «Più 14% le vendite nel mondo»

Calano i ricavi a settembre ma nel 2020 ma il terzo trimestre segna una ripresa più forte del previsto

di Riccardo Di Biase

Il gruppo Piaggio, che include i marchi Vespa, Malaguti, Piaggio e Piaggio Vespa, ha registrato un aumento del 14 per cento delle vendite nel mondo nel terzo trimestre 2020 rispetto al periodo precedente. Il fatturato complessivo è pari a 1,1 miliardi di euro, con un utile netto di 100 milioni. Le vendite sono cresciute in tutti i mercati, con un aumento del 15 per cento in Europa, del 12 per cento in Asia e del 10 per cento in America Latina. Il gruppo ha anche registrato un aumento del 10 per cento delle vendite in Italia. Le vendite sono cresciute in tutti i mercati, con un aumento del 15 per cento in Europa, del 12 per cento in Asia e del 10 per cento in America Latina. Il gruppo ha anche registrato un aumento del 10 per cento delle vendite in Italia.

INCHIESTA UNITÀ NAZIONALI LOCALI TORINO-ARISTO

Un'inchiesta che ha coinvolto il gruppo Piaggio, che include i marchi Vespa, Malaguti, Piaggio e Piaggio Vespa, ha registrato un aumento del 14 per cento delle vendite nel mondo nel terzo trimestre 2020 rispetto al periodo precedente. Il fatturato complessivo è pari a 1,1 miliardi di euro, con un utile netto di 100 milioni. Le vendite sono cresciute in tutti i mercati, con un aumento del 15 per cento in Europa, del 12 per cento in Asia e del 10 per cento in America Latina. Il gruppo ha anche registrato un aumento del 10 per cento delle vendite in Italia.

INVITO A OFFRIRE

Offerta di lavoro per il gruppo Piaggio, che include i marchi Vespa, Malaguti, Piaggio e Piaggio Vespa, ha registrato un aumento del 14 per cento delle vendite nel mondo nel terzo trimestre 2020 rispetto al periodo precedente. Il fatturato complessivo è pari a 1,1 miliardi di euro, con un utile netto di 100 milioni. Le vendite sono cresciute in tutti i mercati, con un aumento del 15 per cento in Europa, del 12 per cento in Asia e del 10 per cento in America Latina. Il gruppo ha anche registrato un aumento del 10 per cento delle vendite in Italia.

Contship, il porto cresce «Ingenti investimenti»

Il gruppo Contship, che include i marchi Contship e Contship, ha registrato un aumento del 14 per cento delle vendite nel mondo nel terzo trimestre 2020 rispetto al periodo precedente. Il fatturato complessivo è pari a 1,1 miliardi di euro, con un utile netto di 100 milioni. Le vendite sono cresciute in tutti i mercati, con un aumento del 15 per cento in Europa, del 12 per cento in Asia e del 10 per cento in America Latina. Il gruppo ha anche registrato un aumento del 10 per cento delle vendite in Italia.



Il capannone alto 36 metri va bene così

Via libera del Consiglio di Stato alla struttura dove Fincantieri realizza i megayacht. Respinto il ricorso presentato da un residente

LA SPEZIA Nessuna irregolarità nelle procedure amministrative e burocratiche che hanno portato alla realizzazione del mega capannone per la costruzione dei megayacht all'interno dello stabilimento Fincantieri del Muggiano (nella foto d'archivio). È quanto stabilito dal Consiglio di Stato, che ha respinto l'appello presentato da un residente del Muggiano cui la costruzione del grande capannone industriale, alto 36 metri, aveva ridotto drasticamente la visuale panoramica del golfo che si poteva ammirare dalla propria abitazione. Una vicenda che risale a oltre dieci anni fa, quando il colosso della cantieristica navale italiana aveva deciso di allargare i propri orizzonti commerciali puntando alla realizzazione dei grandi yacht, decidendo di avviare proprio nello stabilimento del Muggiano la nuova unità produttiva. Nello specifico, il cittadino aveva impugnato gli atti con cui, tra il 2007 e il 2008, gli uffici di Palazzo civico avevano dato il via libera a Fincantieri per la costruzione in deroga del fabbricato, contestandone la legittimità: nel mirino, la presunta mancanza

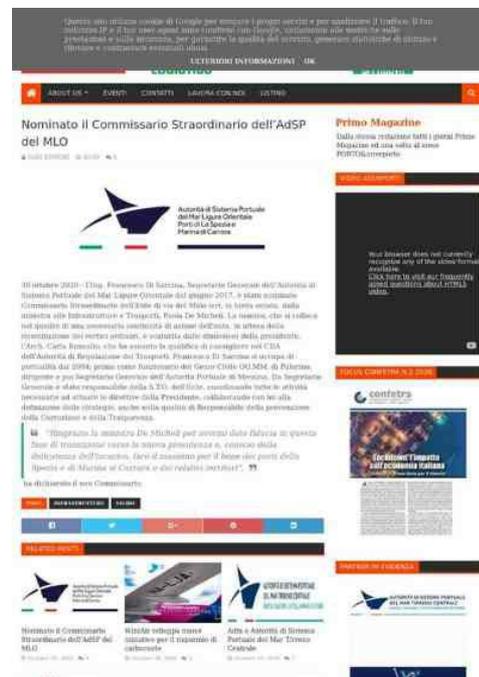
nell'atto di sottomissione tra il Comune della Spezia e Fincantieri dei termini di validità del titolo edilizio che doveva derogava ai limiti massimi di altezza (allora fissati a 15 metri) contemplati dallo strumento urbanistico comunale. Da qui il ricorso contro Palazzo civico e nei confronti di Fincantieri e dell'allora **Autorità portuale** spezzina, con il procedimento davanti ai giudici del tribunale amministrativo di Genova che si concluse nel luglio del 2009: il ricorso fu respinto, giudicato irricevibile perché presentato in ritardo. Il cittadino però non si perse d'animo e, pochi mesi più tardi, decise di presentare appello al Consiglio di Stato per la riforma della sentenza del tribunale amministrativo. Il Comune della Spezia, supportato dall'avvocatura civica guidata dal legale Stefano Carrabba, e Fincantieri, assistita dai legali Andrea Corradino e Pier Giorgio Leoni, non esitarono a costituirsi in giudizio per ribadire, anche in quella sede, le proprie ragioni. Ieri la pubblicazione della sentenza, con i giudici del Consiglio di Stato che hanno respinto l'appello per la riforma della sentenza di primo grado presentato dal cittadino, ma che diversamente dai magistrati di primo grado - che si erano limitati a respingere il ricorso senza analizzarlo, perché presentato oltre i termini di legge consentiti - sono entrati nel merito del ricorso, respingendo le tesi del cittadino e confermando in gran parte quelle sostenute dagli avvocati del Comune della Spezia e di Fincantieri. Matteo Marcello.



Nominato il Commissario Straordinario dell' AdSP del MLO

GAM EDITORI

30 ottobre 2020 - L' Ing. Francesco Di Sarcina, Segretario Generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** dal giugno 2017, è stato nominato Commissario Straordinario dell' Ente di via del Molo ieri, in tarda serata, dalla ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli. La nomina, che si colloca nel quadro di una necessaria continuità di azione dell' ente, in attesa della ricostituzione dei vertici ordinari, è scaturita dalle dimissioni della presidente, l' Arch. Carla Roncallo, che ha assunto la qualifica di consigliere nel CDA dell' **Autorità di Regolazione dei Trasporti**. Francesco Di Sarcina si occupa di portualità dal 2004; prima come funzionario del Genio Civile OO.MM. di Palermo, dirigente e poi Segretario Generale dell' **Autorità Portuale** di Messina. Da Segretario Generale è stato responsabile della S.T.O. dell' Ente, coordinando tutte le attività necessarie ad attuare le direttive della Presidente, collaborando con lei alla definizione delle strategie, anche nella qualità di Responsabile della prevenzione della Corruzione e della Trasparenza. "Ringrazio la ministra De Micheli per avermi dato fiducia in questa fase di transizione verso la nuova presidenza e, conscio della delicatezza dell' incarico, farò il massimo per il bene dei porti della Spezia e di Marina di Carrara e dei relativi territori", ha dichiarato il neo Commissario.



La pandemia fa crollare le movimentazioni al porto

RAVENNA Crollo delle movimentazioni nei primi nove mesi del 2020, rispetto al medesimo periodo del 2019. Tra imbarchi e sbarchi il calo è stato del 16 per cento, con 3.115.125 tonnellate in meno di merce transitate dal **porto** di **Ravenna** rispetto all' anno scorso. La perdita più forte si riscontra sul fronte degli sbarchi, che rimangono in totale 13.666.980 tonnellate ma che perdono il 17,9 per cento. Più contenuta, ma su numeri assoluti minori, la flessione per quello che riguarda gli imbarchi (2.730.423 tonnellate in totale, con un calo del 4,5 per cento). Dal 2016 in qua, nel periodo intercorso fra gennaio e settembre, le movimentazioni erano sempre state superiori ai 19 milioni di tonnellate. Quest' anno hanno raggiunto in totale solo le 16.397.403 tonnellate. Un declino che ha visto la propria curva attenuarsi negli ultimi mesi rilevati: a settembre il calo rispetto alla medesima mensilità del 2019 era "solo" del 3,2 per cento. La sofferenza più forte investe quello che storicamente è il "core business" del bacino industriale e commerciale ravennate: le merci secche. La movimentazione è stata pari a 13.334.654 tonnellate, con un calo del 17,2 per cento. Calano anche i container (12,4 per cento), le merci su rotabili (-10,8 per cento). Per quello che riguarda le categorie merceologiche, il segno meno più eclatante è quello relativo a i prodottimetallurgici. Sono calati del 23,2 per cento. Altrettanto consistente (-23,9 per cento, ma su numeri assoluti abbastanza inferiori) i minerali greggi, i manufatti e i materiali da costruzione. In doppia cifra anche il calo dei prodotti petroliferi (-13,7) e dei prodotti chimici (-11,5), mentre in controtendenza risultano i concimi (+3,9). I prodotti agrolimentari riducono il loro "rosso" all' 8,4 per cento, che però rappresenta da solo ben 328mila tonnellate in meno. AN. TA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Rosso sì, ma non profondo Il porto può respirare

Rispetto al -23% dei traffici registrato in agosto, i dati dell' Autorità rivelano per settembre un -3,2%: 3 milioni di tonnellate perse per il Covid

Il - 23% di traffici portuali registrato in agosto faceva temere il peggio anche per il successivo mese di settembre. Le statistiche diffuse ieri dall' **Adsp** rivelano, invece, un danno molto più contenuto: -3,2%. Va anche considerato che settembre 2019 fu un mese particolarmente favorevole e ricco di traffici. Con questa performance il saldo gennaio-settembre è negativo per il 16%, circa 3 milioni di tonnellate in meno perse per l'emergenza Covid che si protrae tuttora. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 3.590.092 tonnellate di merce, ha registrato nel periodo gennaio-settembre 2020 un calo dell' 8,4% (328mila tonnellate in meno) rispetto ai primi nove mesi dello scorso anno. Mentre è positivo il trend dei semi oleosi (quasi raddoppiati in settembre), preoccupa l' ennesima performance negativa dei cereali sbarcati, categoria merceologica che sta registrando un forte calo (-62,2% in settembre e -59,2% nei nove mesi) e per la quale si prevede che il trend negativo proseguirà almeno fino a fine anno. Le leggi di mercato favoriscono attualmente l' import via ferrovia e strada, meno in nave. I materiali da costruzione, con 2.838.940 tonnellate movimentate, hanno registrato nei primi 9 mesi del 2020 un calo del 23,9%, con 890mila tonnellate in meno rispetto allo scorso anno, dovuto principalmente al calo delle importazioni di materie prime (-25,9%) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.477.636 tonnellate (circa 867 mila tonnellate in meno rispetto lo stesso periodo dell' anno precedente). Il singolo mese di settembre registra finalmente un aumento degli sbarchi del 74%. «A trainare questa performance particolarmente positiva - spiega l' **Adsp** - sono state proprio le materie prime ceramiche che, nel mese di settembre, hanno visto quasi raddoppiare gli sbarchi rispetto allo stesso mese dello scorso anno (+88,5%). Segnali di ripresa produttiva per il distretto ceramico e per il porto che dovrebbero essere confermate, secondo le prime proiezioni di ottobre, anche nei prossimi mesi». I prodotti metallurgici nel porto di Ravenna, con 3.752.066 tonnellate nel periodo gennaio-settembre, risultano in calo, rispetto ai primi nove mesi dello scorso anno, del 23,2% (1.132mila tonnellate in meno). Dopo il dato positivo di luglio viene confermata l' inversione di tendenza negativa già registrata nel mese di agosto con un clima di incertezza che si sta riflettendo sulle consegne del materiale. Settembre è sicuramente meno negativo rispetto ad agosto visto che il calo è rimasto contenuto al 3,9% (18 mila tonnellate in meno rispetto settembre 2019). Le previsioni per fine anno non sono comunque positive. Per i contenitori , pari a 147.241 TEUS nei 9 mesi si sono registrati 20.157 teus in meno rispetto ai primi nove mesi del 2019 (-12%). In settembre i teus sono stati 15.717, con un calo del 19%. Il numero di toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 318 contro le 335 del periodo gennaio-settembre 2019. Settembre positivo per le due linee RO-RO Ravenna - Brindisi - Catania e per il relativo traffico di trailer, che registra 5.798 pezzi, 90 pezzi in più rispetto a settembre 2019 e segna un +1,6% che conferma un trend crescente. Lo. Tazz.



Informare

Ravenna

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Ravenna è calato del -7,8%

A settembre il calo è stato del -3,2%. Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -3,2% essendo stato pari a 1,94 milioni di tonnellate rispetto a 2,00 milioni di tonnellate nel settembre 2019. Le merci containerizzate sono ammontate a 164mila tonnellate (-20,8%), i rotabili a 136mila tonnellate (-2,9%), le merci convenzionali a 445mila tonnellate (-4,6%), le rinfuse solide a 848mila tonnellate (+2,8%) e le rinfuse liquide a 346mila tonnellate (-4,8%). Nel terzo trimestre del 2020 il traffico totale è stato di 5,67 milioni di tonnellate (-7,8%), di cui 4,64 milioni di tonnellate allo sbarco (-9,1%) e 1,03 milioni di tonnellate all' imbarco (-1,4%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate complessivamente 2,05 milioni di tonnellate (-8,9%), di cui 1,15 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-7,0%), 499mila tonnellate di merci containerizzate (-17,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 48mila teu (-16,3%) e 401mila tonnellate di rotabili (-2,7%). Le rinfuse solide sono state pari a 2,55 milioni di tonnellate (-7,4%) e le rinfuse liquide 1,07 milioni di tonnellate (-6,6%).



Il Tirreno

Livorno

infrastrutture

L' Authority mette in pista 3 gare Porto, l' accesso sarà rivoluzionato

Sulla rampa di lancio i bandi (3 milioni di euro) per affidare la progettazione: ecco i lavori da fare

livorno Tre gare d' appalto per un impegno attorno ai 3 milioni di euro. Trasmettendone i bandi all' Unione europea per pubblicarli sulla Gazzetta Ufficiale Comunitaria, le ha messe in pista l' Authority guidata dal presidente Stefano Corsini e dal segretario generale Massimo Provinciali: riguardano la progettazione di opere infrastrutturali soprattutto nel **porto** di **Livorno** ma anche in altri scali che ricadono sotto la competenza di Palazzo Rosciano. Il primo round riguarda un "accordo quadro" sulla scia di quanto previsto dal Codice degli Appalti: si punta a selezionare un operatore economico per arrivare alla stipula di un accordo quadro di durata quadriennale relativo all'«affidamento di servizi di attività di ingegneria per opere marittime e portuali». Il motivo di questa scelta? «Comprimere notevolmente i costi e i tempi di gestione relativi a ben otto interventi di progettazione, affidandoli ad un unico contraente», dicono dal quartier generale dell' istituzione portuale. Comincia a prendere forma l' idea di rivoluzionare la viabilità tutta attorno al **porto**, in particolare con la creazione di «un varco doganale unico di tipo autostradale in corrispondenza della viabilità principale (Fi-Pi-Li)». L' Authority annuncia di aver trasmesso il bando per la pubblicazione sulla Gazzetta europea della gara riguardante la progettazione dello studio di fattibilità tecnico economica del complesso di interventi. Obiettivo: separare i flussi di traffico dei camion diretti in **porto** rispetto ai percorsi della viabilità cittadina, a cominciare dai bagnanti; in gioco anche una ipotesi che risolva le interferenze con le vie d' acqua e gli assi ferroviari. L' appalto di progettazione ha un valore di 681 mila euro, la scadenza per presentare domanda è l' 1 febbraio prossimo. Un altro tassello del puzzle riguarda il "piano del ferro". Da Palazzo Rosciano è stata trasmessa all' Unione europea la gara (procedura aperta) per l' affidare lo studio di fattibilità e progettazione preliminare che mira a potenziare - viene sottolineato - «l' infrastruttura ferroviaria a servizio di **Livorno** e Piombino, aumentandone la capacità ricettiva, grazie a binari a "modulo 750", idonei cioè a ricevere treni merci più lunghi». Con una sottolineatura a sé: riguarda l' idea di riuscire a spostare su rotaia anche «categorie merceologiche ad oggi non trasferibili su ferro». Questo appalto vale 611 mila euro e i termini entro i quali farsi avanti scadono il 25 gennaio. Da ultimo segnaliamo l' appalto che in realtà rappresenta due terzi del volume di questo pacchetto di progettualità. Stiamo parlando di un appalto da 1,9 milioni di euro per la progettazione e il coordinamento della sicurezza in fase progettuale relativi a una serie di interventi: 1) il nuovo banchinamento sulla sponda est del Canale industriale (accosto 34 e in parte 33); 2) il riprofilamento della sponda del Canale industriale di fronte alla caserma della finanza; 3) il secondo lotto del nuovo canale di collegamento tra Darsena Nuova e Bellana; 4) il terzo lotto funzionale dell' adeguamento tecnico funzionale riguardante la Darsena Calafati; 5) il riprofilamento della banchina del Piccolo Fondale presso la Darsena Petroli; 6) le opere foranee a difesa dell' area della "Bellana" in attuazione di quanto prevede il Prg portuale; 7) l' adeguamento tecnico funzionale del **Porto** Mediceo con il banchinamento dell' Andana Ancore e relative opere di difesa; 8) le opere connesse all' adeguamento tecnico funzionale del Prg del **porto** di Rio Marina. POer farsi avanti c' è tempo fino all' 11 dicembre.

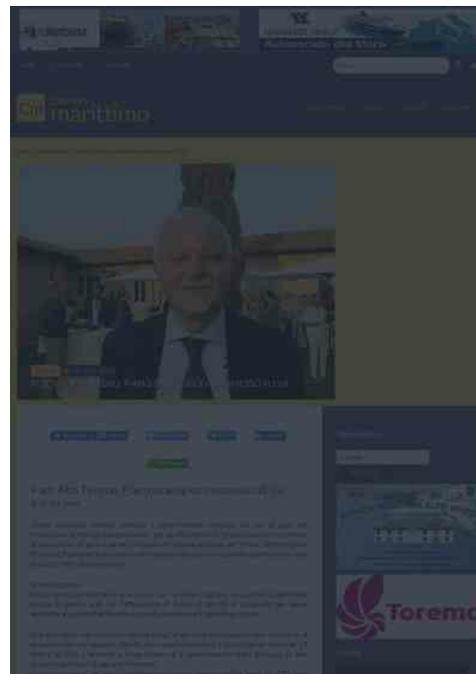
Il Tirreno

Livorno

«È un altro passo in avanti nella realizzazione del grande piano di sistema che di recente ho illustrato in un video che mette in fila questo scenario progettuale», dice il presidente Corsini. «La progettazione - aggiunge - è la base della realizzazione delle infrastrutture e finalmente abbiamo una capacità progettuale degna di un grande ente come l' Authority che opera su un vastissimo territorio». --

Porti Alto Tirreno, Piano strategico trasmesso all' Ue

30 Oct, 2020 Opere marittime, viabilità portuale e potenziamento ferrovie. Un tris di gare per l' esecuzione di attività di progettazione, per un affidamento di incarichi per oltre tre milioni di euro a base di gara è quanto l' Autorità di Sistema portuale del Tirreno Settentrionale (**Livorno** e Piombino) ha trasmesso all' Unione europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria. Accordo quadro L' Adsp ricerca un operatore economico con cui poter stipulare un accordo quadro della durata di quattro anni per l' affidamento di servizi di attività di ingegneria per opere marittime e portuali. Nell' ambito di quanto previsto dal Codice degli Appalti Una procedura che comprime costi e tempi di gestione interessando otto interventi di progettazione che vengono affidati ad un unico contraente. L' appalto ha un valore di 1,9 milioni di euro e prevede la progettazione e il coordinamento della sicurezza in fase progettuale relativi ai seguenti interventi: 1) Realizzazione di un nuovo banchinamento presso l' accosto n°34 e parte del n°33 della sponda est del canale industriale del **porto** di **Livorno** 2) Riprofilamento sponda canale industriale fronte caserma della finanza 3) Lavori per il nuovo canale di collegamento tra Darsena Nuova e Bellana - Il lotto 4) Adeguamento tecnico funzionale della Darsena Calafati - III lotto funzionale 5) Riprofilamento della banchina del Piccolo Fondale presso la Darsena Petroli del **porto** di **Livorno** 6) Opere foranee a difesa dell' area della "Bellana" in attuazione delle previsioni di P.R.P. 7) Adeguamento tecnico funzionale del **Porto** Mediceo - Banchinamento Andana Ancore e opere di difesa 8) Realizzazione opere connesse all' ATF del PRP del **porto** di Rio Marina" Il termine fissato per il ricevimento delle domande di partecipazione è l' 11 dicembre del 2020. La viabilità di cintura del **porto** di **Livorno** È stata trasmessa per la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale Ue la gara per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico economica per separare le correnti di traffico veicolare, realizzando una viabilità dedicata ai traffici portuali. Inoltre, viene progettata la costruzione di un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale (SGC Firenze Pisa), risolvendo le interferenze con le vie d' acqua e gli assi ferroviari. L' appalto di progettazione ha un valore di 681 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono il primo febbraio 2021. Il piano del ferro L' AdSP ha trasmesso all' UE la gara (procedura aperta) per l' affidamento dello studio di fattibilità e progettazione preliminare del "Piano del Ferro del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale". L' appalto ha un valore di 611 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono il 25 gennaio 2021. Si punta a potenziare l' infrastruttura ferroviaria a servizio di **Livorno** e Piombino, aumentandone la capacità ricettiva, grazie a binari a modulo 750, idonei cioè a ricevere treni merci più lunghi mirando anche a favorire, tra le altre cose, il trasferimento su rotaia di categorie merceologiche ad oggi non trasferibili su ferro. Per il presidente dell' Autorità di Sistema, Stefano Corsini, si tratta di «un altro passo in avanti nella realizzazione del grande piano di Sistema illustrato nel recente video istituzionale (VAI AL VIDEO). La progettazione è la base della realizzazione delle infrastrutture e finalmente abbiamo una capacità progettuale degna di un grande Ente come l' AdSp che opera su un vastissimo territorio». -



Informazioni Marittime

Livorno

Mare, viabilità e ferro. Porto di Livorno investe oltre 3 milioni

L' Autorità portuale trasmette all' Unione europea un tris di gare per una serie di interventi, tra riqualificazione di banchine, varchi doganali e moduli ferroviari da 750 metri

Opere marittime, viabilità portuale separata e potenziamento delle ferrovie. L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino, principalmente) ha trasmesso all' Unione europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria, un tris di gare per l' esecuzione di una serie di attività di progettazione. Complessivamente, verranno affidati incarichi per oltre tre milioni di euro a base di gara. L' accordo quadro Nell' ambito di quanto previsto dal Codice degli Appalti, l' Adsp intende innanzitutto cercare un operatore economico con cui poter stipulare un accordo quadro della durata di quattro anni per l' affidamento di servizi di attività di ingegneria per opere marittime e portuali. Secondo l' ente portuale questa procedura comprime costi e tempi di gestione interessando otto interventi di progettazione che vengono affidati ad un unico contraente. L' appalto ha un valore di 1,9 milioni di euro e prevede la progettazione e il coordinamento della sicurezza in fase progettuale relativi ai seguenti interventi: 1) Realizzazione di un nuovo banchinamento presso l' accosto n°34 e parte del n°33 della sponda est del canale industriale del **porto di Livorno** 2) Riprofilamento sponda canale industriale fronte caserma della finanza 3) Lavori per il nuovo canale di collegamento tra Darsena Nuova e Bellana - Il lotto 4) Adeguamento tecnico funzionale della Darsena Calafati - III lotto funzionale 5) Riprofilamento della banchina del Piccolo Fondale presso la Darsena Petroli del **porto di Livorno** 6) Opere foranee a difesa dell' area della "Bellana" in attuazione delle previsioni di P.R.P. 7) Adeguamento tecnico funzionale del **Porto Mediceo - Banchinamento Andana Ancore e opere di difesa** 8) Realizzazione opere connesse all' ATF del PRP del **porto di Rio Marina**" Il termine fissato per il ricevimento delle domande di partecipazione è l' 11 dicembre del 2020. La viabilità di cintura del **porto di Livorno** È stata trasmessa per la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale Ue la gara per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico economica per separare le correnti di traffico veicolare, realizzando una viabilità dedicata ai traffici portuali. Inoltre, viene progettata la costruzione di un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale (SGC Firenze Pisa), risolvendo le interferenze con le vie d' acqua e gli assi ferroviari. L' appalto di progettazione ha un valore di 681 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono il primo febbraio 2021. Il piano del ferro L' AdSP ha anche trasmesso all' UE la gara (procedura aperta) per l' affidamento dello studio di fattibilità e progettazione preliminare del "Piano del Ferro del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale". L' appalto ha un valore di 611 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono il 25 gennaio 2021. Si punta a potenziare l' infrastruttura ferroviaria a servizio di **Livorno** e Piombino, aumentandone la capacità ricettiva, grazie a binari a modulo 750, idonei cioè a ricevere treni merci più lunghi mirando anche a favorire, tra le altre cose, il trasferimento su rotaia di categorie merceologiche ad oggi non trasferibili su ferro. Per il presidente dell' Autorità di Sistema, Stefano Corsini, si tratta di «un altro passo in avanti nella realizzazione del grande piano di Sistema illustrato nel recente video istituzionale. La progettazione è la base della realizzazione delle infrastrutture e finalmente abbiamo una capacità progettuale degna di un grane Ente come l' AdSp che opera su un vastissimo territorio». - credito immagine in alto.



AdSp mar Tirreno settentrionale: interventi strategici

Corsini: passo in avanti per realizzare un grande Piano di sistema

Vezio Benetti

LIVORNO L'AdSp del mar Tirreno settentrionale imprime una svolta decisiva alla realizzazione di interventi ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti di riferimento. E' stato infatti trasmesso all'Unione europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria, un tris di gare per l'esecuzione di una serie di attività di progettazione. Complessivamente verranno affidati incarichi per un valore di oltre tre milioni di euro a base di gara. L'accordo quadro Nell'ambito di quanto previsto dal Codice degli Appalti, l'AdSp intende innanzitutto cercare un operatore economico con cui poter stipulare un accordo quadro della durata di quattro anni per l'affidamento di servizi di attività di ingegneria per opere marittime e portuali. Si tratta di una procedura che consente all'Ente di comprimere notevolmente i costi e i tempi di gestione relativi a ben otto interventi di progettazione, affidandoli ad un unico contraente. L'appalto ha un valore di 1,9 milioni di euro e prevede la progettazione ed il coordinamento della sicurezza in fase progettuale relativi ai seguenti interventi: 1) Realizzazione di un nuovo banchinamento all'accosto n°34 e parte del n°33 della sponda est del canale industriale del porto di Livorno 2) Riprofilamento sponda canale industriale fronte caserma della finanza 3) Lavori per il nuovo canale di collegamento tra darsena Nuova e Bellana Il lotto 4) Adeguamento tecnico funzionale della darsena Calafati III lotto funzionale 5) Riprofilamento della banchina del Piccolo Fondale nella darsena Petroli del porto di Livorno 6) Opere foranee a difesa dell'area della Bellana in attuazione delle previsioni di Prp 7) Adeguamento tecnico funzionale del Porto Mediceo Banchinamento Andana Ancore e opere di difesa 8) Realizzazione opere connesse all'Atf del Prp del porto di Rio Marina Il termine fissato per il ricevimento delle domande di partecipazione è l'11 Dicembre del 2020. La viabilità di cintura del porto di Livorno Prende finalmente corpo il nuovo progetto di riorganizzazione della viabilità di cintura del porto livornese. E' stata infatti trasmessa per la pubblicazione sulla Guce la gara per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico economica del complesso di interventi con il quale l'AdSp mira a separare le correnti di traffico veicolare, realizzando una viabilità dedicata ai traffici portuali, che verrebbero così esclusi dalla viabilità cittadina; a costruire un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale (Sgc Firenze Pisa) e a risolvere le interferenze con le vie d'acqua e gli assi ferroviari. L'appalto di progettazione ha un valore di 681 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono l'1 febbraio del 2021. Il Piano del ferro L'AdSp ha anche trasmesso all'Ue la gara (procedura aperta) per l'affidamento dello studio di fattibilità e progettazione preliminare del Piano del ferro del Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. L'appalto ha un valore di 611 mila euro. I termini per la presentazione delle domande scadono il 25 Gennaio del 2021. Il Piano punta a potenziare l'infrastruttura ferroviaria a servizio di Livorno e Piombino, aumentandone la capacità ricettiva, grazie a binari a modulo 750, idonei cioè a ricevere treni merci più lunghi e mira anche a favorire, tra le altre cose, il trasferimento su rotaia di categorie merceologiche ad oggi non trasferibili su ferro. La soddisfazione di Corsini Per il presidente dell'Autorità di Sistema, Stefano Corsini, si tratta di «un altro passo in avanti nella realizzazione del grande piano di Sistema illustrato nel recente video istituzionale». «La progettazione ha concluso è la base della



realizzazione delle infrastrutture e finalmente abbiamo una capacità progettuale degna di un grane Ente come l'AdSp che opera su un vastissimo territorio»



Bacini da carenaggio: ore decisive?

La conclusione della gara è attesa da ben cinque anni

Renato Roffi

LIVORNO Che questa fine di Ottobre sia davvero decisiva per formalizzare la definitiva assegnazione del comparto dei bacini da carenaggio livornesi? È possibile infatti che, soltanto fra qualche ora, a questa domanda possa essere data una risposta. La conclusione della gara per i bacini è attesa da ben cinque anni e mezzo costellati di rinvii più o meno ben motivati, di ritardi diversi e tentennamenti degni di Quinto Fabio Massimo (nomen numen), che, però è ricordato per aver salvato Roma, potrebbe o dovrebbe essere discussa in Comitato di gestione portuale anche se, stando a certe informazioni, non sarebbe all'ordine del giorno e, del resto non sembra verosimile che un problema di tale portata possa trovar posto fra le così dette varie ed eventuali. Staremo a vedere. Staremo a vedere con la curiosità di sapere se il presidente Corsini troverà animo sufficiente per apporre la propria firma in calce allo scottante documento di assegnazione, un atto che potrebbe semplicemente chiudere pacificamente un'annosa contesa, ma che com'è abbastanza probabile potrebbe invece spalancare il vaso di Pandora innescando ricorsi giurisdizionali e riportare in più immediata attualità il voluminoso esposto di sessantotto pagine riguardante il documentatissimo strame che si sarebbe fatto, dal 2006 in poi, nel grande bacino in muratura e nelle aree ad esso immediatamente pertinenti. Tutti questi anni, comunque, non sembrerebbero trascorsi del tutto invano. In questi ultimi tempi, infatti, ci è toccato, fra l'altro, di assistere ad inaspettate inversioni di pensiero e di opinione che salutiamo con la soddisfazione che suscita ogni nuova conversione.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main article title is 'Bacini da carenaggio: ore decisive?' with a sub-headline 'La conclusione della gara è attesa da ben cinque anni'. The author is listed as Renato Roffi. There is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below the article is a large image of a port basin under construction. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'RISPONDI' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Addio alla Tirreno salterionale: interventi strategici' and 'Spagna revoca divieti mezzi pesanti'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' economia del mare

Porto della Chiusa, obiettivo estate 2021 con le nuove concessioni alla cooperativa

Si tratta degli interventi per la diga foranea e per la realizzazione delle linee elettriche e idriche. L' anno prossimo i primi 386 posti barca

PIOMBINO Il porto della Chiusa fa un altro passo avanti, anzi due come le nuove concessioni rilasciate ieri dal Comitato di gestione portuale. Nella riunione di ieri infatti il Comitato ha espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un' area demaniale marittima in località Pontedoro per all' allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell' ambito dell' accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l' Autorità di sistema portuale e la cooperativa. I lavori alla diga in realtà sono già avviati e procedono secondo previsioni, ma erano fondati su una concessione di breve periodo, questo nuovo atto invece assicura alla cooperativa la piena disponibilità dell' area per gli interventi necessari. Alla cooperativa è stata inoltre accordata un' altra concessione, sempre della durata di quattro anni, per la realizzazione di due linee temporanee, una elettrica e una di adduzione idrica, da asservire al cantiere per la realizzazione delle opere del polo della cantieristica. Altri due provvedimenti, quindi, che avvicinano sempre di più la realizzazione del polo della cantieristica e delle attività ittiche che sorgerà in

prossimità dell' area commerciale-passeggeri dello scalo, lungo il tratto costiero compreso tra la Punta Semaforo ad Ovest e la foce del Cornia Est. Le previsioni a regime parlano di 656 posti da 8 a 20 metri per imbarcazioni da diporto, una sessantina di posti per pescatori professionisti locali e non, un' area di circa 9 ettari destinata ai cantieri nautici, un' altra zona di 1, 5 ettari per nautica minore, attività ambientali, culturali e sportive, 100 posti barca per la nautica minore e 94 posti per attività di charter. «Siamo soddisfatti - dice il presidente della coperativa La Chiusa di Pontedoro, Lio Bastianini - queste concessioni ci consentono di andare avanti con i lavori secondo i tempi previsti. Fin qui il cronoprogramma è rispettato, i lavori della diga foranea procedono seguendo i piani. Per questo contiamo di poter completare la prima parte del progetto, con i primi 386 posti barca della darsena turistica, tra fine giugno e inizio luglio del prossimo anno». Il percorso burocratico era iniziato nel 2002, prima di arrivare al progetto del 2011. Poi nel 2017 la firma dell' accordo procedimentale tra il Comune di Piombino, l' Autorità portuale e la coop Chiusa di Pontedoro. L' investimento complessivo per il progetto è stimato in 80 milioni, con alti obiettivi occupazionali, proponendosi di realizzare a regime 400 posti di lavoro. Per i lavori del primo stralcio curati dalla Sales servivano circa 20 milioni, raccolti con la sottoscrizione preliminare da parte di tre quarti dei soci del contratto per l' uso del posto barca. «Per ora ci siamo occupati poco di marketing - spiega Bastianini - perché c' interessava iniziare e poi andare avanti a passo spedito con i lavori». Ma la coop La Chiusa prevede che il via alla realizzazione delle opere attirerà altri soci potenziali, società di charter nautico e imprese interessate alla cantieristica. -



Porto della Chiusa, obiettivo estate 2021 con le nuove concessioni alla cooperativa

Di fatto degli interventi per la diga foranea e per la realizzazione delle linee elettriche e idriche. L' anno prossimo i primi 386 posti barca

Il Comitato di gestione portuale ha espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un' area demaniale marittima in località Pontedoro per all' allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell' ambito dell' accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l' Autorità di sistema portuale e la cooperativa.

MI Impianti Elettrici e Idraulici
Progettazione di impianti idraulici e termoidraulici
+39 0346 0998786
VENTURINA mi.impianti@system.it

SOSTITUZIONE CALDAIA
CON NOI pagherai solo il 35% del valore
Scegli il tuo impianto con la massima efficienza dell' ECOBONUS

Chiusa di Pontedoro, arrivano le concessioni dalla Port Authority

Via ai cantieri per la diga e per le attività ittiche Ok anche a Pim e Sales

PIOMBINO Chiusa di Pontedoro, affidate due piccole concessioni per la realizzazione del polo della cantieristica e delle attività ittiche che sorgerà in prossimità dell' area commerciale-passeggeri dello scalo piombinese, lungo il tratto costiero compreso tra la Punta Semaforo ad Ovest e la foce del Cornia ad Est. Il Comitato di Gestione ha infatti espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un' area demaniale marittima in località Pontedoro ai fini dell' allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell' ambito dell' accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale e la cooperativa. Alla cooperativa è stata inoltre accordata un' altra concessione, sempre della durata di quattro anni, per la realizzazione di due linee temporanee, una elettrica e una di adduzione idrica, da asservire al cantiere per la realizzazione delle opere del polo della cantieristica. Nella stessa seduta è stato inoltre espresso parere favorevole al rilascio di altre due concessioni: una a Piombino Industrie Marittime, nella località Terre del Comune di Piombino, per la realizzazione di una condotta temporanea di adduzione idrica fuori terra, da asservire al cantiere navale; un' altra, suppletiva, a favore di Sales Spa per migliorare l' esercizio di un accosto temporaneo destinato alla movimentazione del materiale di cava.



Chiusa di Pontedoro, arrivano le concessioni dalla Port Authority

Una volta che sarà stata approvata la delibera del Consiglio di Gestione, il Comitato di Gestione ha infatti espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un' area demaniale marittima in località Pontedoro ai fini dell' allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell' ambito dell' accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e la cooperativa. Alla cooperativa è stata inoltre accordata un' altra concessione, sempre della durata di quattro anni, per la realizzazione di due linee temporanee, una elettrica e una di adduzione idrica, da asservire al cantiere per la realizzazione delle opere del polo della cantieristica. Nella stessa seduta è stato inoltre espresso parere favorevole al rilascio di altre due concessioni: una a Piombino Industrie Marittime, nella località Terre del Comune di Piombino, per la realizzazione di una condotta temporanea di adduzione idrica fuori terra, da asservire al cantiere navale; un' altra, suppletiva, a favore di Sales Spa per migliorare l' esercizio di un accosto temporaneo destinato alla movimentazione del materiale di cava.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti

Blu Navy vince una battaglia durata anni La seconda nave in estate è una realtà

Il comitato di gestione portuale ha dato il via libera alla nuova programmazione: la compagnia potrà disporre di 8 slot

LU.CE.

PORTOFERRAIO Dopo anni di battaglie Blu Navy ha ottenuto quello che chiedeva. La compagnia di navigazione avrà degli slot in più e, di conseguenza, sarà in grado di portare in linea due navi per la stagione estiva. È la principale novità emersa dalla riunione del comitato di gestione portuale che si è tenuta nella giornata di ieri, convocata dalla Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La programmazione invernale ed estiva ampliata per i prossimi quattro anni rispetto a quella del 2016, l'estensione, con la disponibilità della nuova banchina del Molo Batteria, degli spazi e delle fasce orarie per le compagnie al fine di favorire una migliore organizzazione degli imbarchi, un nuovo sistema di tariffazione ora esteso a tutti i passeggeri che sbarcano e imbarcano, quindi anche ai pendolari e ai residenti dell' Isola d' Elba. Sono i punti cardine dei due nuovi regolamenti afferenti all' assegnazione degli slot (bande orarie) sui porti di Piombino e dell' Isola d' Elba e alle modifiche e integrazioni tariffarie presentati oggi al comitato di gestione. «Il nuovo regolamento degli slot, di fatto - spiegano dall' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale - disciplina per quattro anni l' accesso agli spazi portuali da parte delle compagnie di navigazione operanti servi di linea tra Piombino e l' isola d' Elba: Toremar, Moby, Blu Navy e Forship. Il documento può peraltro essere rivisto e aggiornato annualmente». La novità principale della nuova programmazione consiste nell' aumento degli slot messi a disposizione di Blu Navy, che passa da 5 a 8 nel periodo estivo. In compenso la compagnia di navigazione si è impegnata a mantenere attivo il servizio anche nel periodo invernale. La decisione assunta dall' Autorità portuale, motivata dall' ampliamento degli spazi del porto di Piombino, chiude un braccio di ferro durato anni, tra polemiche, attacchi pubblici e azioni legali. Bn di Navigazione ha sempre chiesto di poter disporre di più accosti in estate. Nel 2019 la società di navigazione ha deciso di restare in linea anche nei mesi invernali, con la speranza di poter ottenere finalmente più spazio anche nell' alta stagione. Per questo ha alternato sulla linea Piombino - Portoferraio il traghetto Acciarello e la Ichnusa. Il Covid-19 si è tuttavia abbattuto sulla stagione, facendo slittare la decisione di una stagione. La notizia della concessione di slot aggiuntivi era nell' aria da giorni ed è stata ufficializzata nel comitato di gestione portuale di ieri. «I controlli e i poteri sanzionatori dell' Ente - aggiungono dall' Autorità portuale - diventano ora più stringenti nei confronti delle compagnie inadempienti sia sul fronte del regolare riversamento delle tariffe, che su quello del rispetto della programmazione delle corse». --Lu.Ce.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la decisione

Tariffa per i servizi portuali, il balzello è confermato

L' Autorità di sistema portuale ufficializza la scelta: 40 centesimi a passeggero per ogni porto toccato, quindi 0,80 euro a viaggio

PORTOFERRAIO Il balzello della tariffa per i servizi portuali che dovrà essere pagata anche dai residenti e dai pendolari è stata confermata ufficialmente dall' **Autorità di sistema portuale**. Non solo. L' aumento sul biglietto della nave, che già sta facendo molto discutere all' isola d' Elba, è più consistente rispetto a quello che, fino a poche ore fa, avevano compreso i sindaci. La tariffa, infatti, sarà di 40 centesimi per ogni porto toccato, quindi 80 centesimi per ogni singolo viaggio (1,60 euro andata e ritorno), mentre è di 1,40 euro per chi si imbarca con un' automobile. «Il nuovo **sistema di tariffazione** è ora esteso a tutti i passeggeri che sbarcano e imbarcano (quindi anche ai pendolari e ai residenti dell' Isola d' Elba) - spiega l' **Autorità di sistema portuale** - ma ridotto, per il traffico regionale, nella misura del 20% (0,80 euro a passeggero) e per il traffico extra-regionale nella misura del 30% (1,40 euro a passeggero). Sono stati anche rivisti gli importi tariffari che i passeggeri sono tenuti a pagare anche per i mezzi al seguito. Per il traffico regionale Piombino-Elba: 1 euro per ciascun motociclo e ciclomotore; 1,40 euro per ciascun autoveicolo; 3,40 euro per ciascun camion/autoarticolato; 7 euro per ciascun veicolo commerciale che trasporta merci pericolose; 2,20 euro per ciascun camper/bus. Resta invariato l' importo tariffario per i passeggeri delle navi da crociera pari a 1,30 euro per ciascun passeggero che fruisce dei servizi portuali. --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Passeggeri, novità sulle tariffe

Biglietti per i residenti, il costo aumenta

Gli elbani erano esentati dal balzello imposto dall' Autorità Portuale

PORTOFERRAIO Sono state estese le tariffe riscosse dall' **autorità portuale** per i servizi resi al passeggero anche ai pendolari e ai residenti all' Elba. I residenti erano in precedenza esentati. Per loro l' inedito 'balzello' porterà ad un aumento del costo del biglietto superiore al 20% e l' ampliamento della programmazione invernale ed estiva per i prossimi 4 anni con l' aumento del numero di corse concesse a Blu Navy nel periodo estivo sono i punti cardine dei due nuovi regolamenti in materia di tariffazione ed assegnazione degli slot (bande orarie) nei porti di Piombino e dell' Elba presentati ieri al comitato di gestione della stressa Authority. Il nuovo sistema di tariffazione prevede l' esborso di 80 centesimi per passeggero (prima per i non residenti era di 1 euro), di 1 euro per motociclo, di 1,40 euro per auto (prima per i non residenti era 1,5 euro), 3,40 euro per camion, 2,20 euro per camper o bus. Una vera e propria 'mazzata' per i residenti che non mancherà di alimentare polemiche anche perchè alcuni sindaci pare avessero capito che l' importo per i passeggeri era sì di 80 centesimi, ma per la corsa andata-ritorno e quindi di 40 centesimi a tratta. «La port authority - dice il sindaco di Portoferraio Angelo Zini (in foto) - sostiene che la tariffa va applicata a tutti e non si può fare diversamente. Su questo aspetto ci rimettiamo alle valutazioni di ordine tecnico, giuridico e legale. Ma l' importo è un' altra cosa. Quello indicato ha un' incidenza troppo elevata sul prezzo del biglietto. Valuterò con gli altri sindaci cosa fare. Sicuramente chiederemo una rimodulazione dell' importo». Nel nuovo regolamento degli slot, la principale novità è l' aumento degli slot messi a disposizione di Blu Navy che passano da 5 a 8 nel periodo estivo con l' inserimento in linea di una seconda nave a fronte dell' impegno della compagnia a mantenere attivo il servizio anche in inverno. Una battaglia che alla fine Blu Navy è riuscita a vincere. I poteri sanzionatori dell' ente diventano infine più stringenti nei confronti delle compagnie inadempienti sia sul fronte del regolare riversamento delle tariffe che su quello del rispetto della programmazione delle corse.



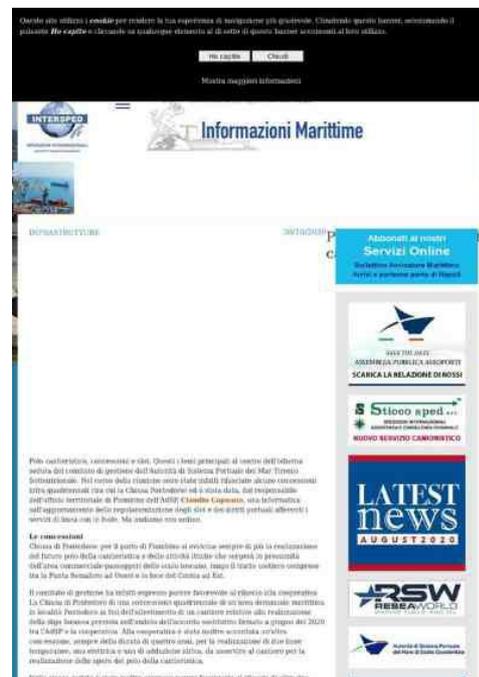
Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, passi avanti per il polo della cantieristica

L' Authority del Mar Tirreno Settentrionale ha dato in concessione alcune aree per la realizzazione della struttura. Approvato anche il nuovo regolamento slot

Polo cantieristico, concessioni e slot. Questi i temi principali al centro dell' odierna seduta del comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. Nel corso della riunione sono state infatti rilasciate alcune concessioni infra quadriennali (tra cui la Chiusa Pontedoro) ed è stata data, dal responsabile dell' ufficio territoriale di Piombino dell' AdSP, Claudio Capuano, una informativa sull' aggiornamento della regolamentazione degli slot e dei diritti portuali afferenti i servizi di linea con le Isole. Ma andiamo con ordine. Le concessioni Chiusa di Pontedoro: per il porto di Piombino si avvicina sempre di più la realizzazione del futuro polo della cantieristica e delle attività ittiche che sorgerà in prossimità dell' area commerciale-passeggeri dello scalo toscano, lungo il tratto costiero compreso tra la Punta Semaforo ad Ovest e la foce del Cornia ad Est. Il comitato di gestione ha infatti espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un' area demaniale marittima in località Pontedoro ai fini dell' allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell' ambito dell' accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l' AdSP e la cooperativa. Alla cooperativa è stata inoltre accordata un' altra concessione, sempre della durata di quattro anni, per la realizzazione di due linee temporanee, una elettrica e una di adduzione idrica, da asservire al cantiere per la realizzazione delle opere del polo della cantieristica. Nella stessa seduta è stato inoltre espresso parere favorevole al rilascio di altre due concessioni: una a Piombino Industrie Marittime, nella località Terre del Comune di Piombino, per la realizzazione di una condotta temporanea di adduzione idrica fuori terra, da asservire al cantiere navale; un' altra, suppletiva, a favore di Sales Spa per migliorare l' esercizio di un accosto temporaneo destinato alla movimentazione del materiale di cava. Regolamentazione sugli slot Programmazione invernale ed estiva ampliata per i prossimi quattro anni rispetto a quella del 2016. Estensione, con la disponibilità della nuova banchina del Molo Batteria, degli spazi e delle fasce orarie per le compagnie al fine di favorire una migliore organizzazione degli imbarchi, un nuovo **sistema** di tariffazione ora esteso a tutti i passeggeri che sbarcano e imbarcano (quindi anche ai pendolari e ai residenti dell' Isola d' Elba), ma ridotto, per il traffico regionale, nella misura del 20% (0,80 euro a passeggero) e per il traffico extra-regionale nella misura del 30% (1,40 euro a passeggero). Sono i punti cardine dei due nuovi regolamenti afferenti all' assegnazione degli slot (bande orarie) sui porti di Piombino e dell' Isola d' Elba e alle modifiche e integrazioni tariffarie presentati oggi al comitato di gestione. Il nuovo "regolamento slot", di fatto, disciplina per quattro anni l' accesso agli spazi portuali da parte delle compagnie di navigazione operanti servi di di linea tra Piombino e l' isola d' Elba: Toremar, Moby, Blu Navy e Forship. Il documento può peraltro essere rivisto e aggiornato annualmente. Una novità è l' aumento degli slot messi a disposizione di Blu Navy, che passa da 5 a 8 nel periodo estivo, impegnandosi a mantenere attivo il servizio anche nel periodo invernale. I controlli e i poteri sanzionatori dell' Ente diventano ora più stringenti nei confronti delle compagnie inadempienti sia sul fronte del regolare riversamento delle tariffe, che su quello del rispetto della programmazione delle corse. Sono stati anche rivisti gli importi tariffari che i passeggeri sono tenuti a pagare anche per i mezzi al seguito. Per il traffico regionale Piombino-Elba: 1,00 euro per ciascun motociclo e ciclomotore; 1,40



euro per ciascun autoveicolo; 3,40 euro per ciascun camion/autoarticolato; 7 euro per ciascun veicolo commerciale che trasporta merci pericolose; 2,20 euro per ciascun camper/bus. Per il traffico extra-regionale: 1,



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

40 euro per ciascun passeggero; 1,50 euro per ciascun motociclo/cicolomotore, 2,30 euro per ciascun autoveicolo, 3,30 euro per ciascun camion/autoarticolato; 5,10 euro per ciascun veicolo commerciale trasportante merci pericolose e 2,70 euro per ciascun camper/bus. Resta invariato l' importo tariffario per i passeggeri delle navi da crociera pari a 1,30 euro. "Con questo regolamento - ha dichiarato il presidente dell' AdSP Stefano Corsini - abbiamo introdotto aggiustamenti e integrazioni significative, mantenendo inalterati gli indirizzi che negli anni ci sono pervenuti dall' autorità garante per la concorrenza e del Mercato. Si consolida in questo modo una procedura che sino ad oggi ha dimostrato di funzionare bene e crediamo possa funzionare ancora meglio in futuro al netto di ulteriori possibili aggiornamenti utili a incrementare efficienza e servizi alla comunità".

Piombino aggiorna regolamentazione slot

Con Chiusa di Pontedoro verso polo cantieristica ed attività ittiche

Redazione

PIOMBINO Regolamentazione degli slot e dei diritti portuali relativi ai servizi di linea con l'Isola d'Elba, aggiornamento sul progetto della Chiusa di Pontedoro e due concessioni per la realizzazione del polo della cantieristica e delle attività ittiche, sono i principali temi affrontati dal Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, riunitosi questa mattina. Claudio Capuano, responsabile dell'Ufficio territoriale di Piombino dell'Ente, ha illustrato le nuove misure relative alla programmazione invernale ed estiva dei prossimi quattro anni che sarà ampliata rispetto a quella del 2016. Prevista l'estensione, con la disponibilità della nuova banchina del Molo Batteria, degli spazi e delle fasce orarie per le compagnie al fine di favorire una migliore organizzazione degli imbarchi, un nuovo sistema di tariffazione ora esteso a tutti i passeggeri che sbarcano e imbarcano (quindi anche ai pendolari e ai residenti dell'Isola d'Elba), ma ridotto, per il traffico regionale, nella misura del 20% (0,80 euro a passeggero) e per il traffico extra-regionale nella misura del 30% (1,40 euro a passeggero). Questi i punti cardine dei due nuovi regolamenti afferenti all'assegnazione degli slot (bande orarie) sui porti di Piombino e dell'Isola d'Elba e alle modifiche e integrazioni tariffarie presentati oggi. Il nuovo regolamento slot, di fatto, disciplina per quattro anni l'accesso agli spazi portuali da parte delle compagnie di navigazione operanti serviti di linea tra Piombino e l'isola d'Elba: Toremar, Moby, Blu Navy e Forship. Il documento può peraltro essere rivisto e aggiornato annualmente. Una novità è l'aumento degli slot messi a disposizione di Blu Navy, che passa da 5 a 8 nel periodo estivo, impegnandosi a mantenere attivo il servizio anche nel periodo invernale. I controlli e i poteri sanzionatori dell'Ente diventano ora più stringenti nei confronti delle compagnie inadempienti sia sul fronte del regolare riversamento delle tariffe, che su quello del rispetto della programmazione delle corse. Sono stati anche rivisti gli importi tariffari che i passeggeri sono tenuti a pagare anche per i mezzi al seguito. Per il traffico regionale Piombino-Elba: 1,00 euro per ciascun motociclo e ciclomotore; 1,40 euro per ciascun autoveicolo; 3,40 euro per ciascun camion/autoarticolato; 7 euro per ciascun veicolo commerciale che trasporta merci pericolose; 2,20 euro per ciascun camper/bus. Per il traffico extra-regionale: 1,40 euro per ciascun passeggero; 1,50 euro per ciascun motociclo/ciclomotore, 2,30 euro per ciascun autoveicolo, 3,30 euro per ciascun camion/autoarticolato; 5,10 euro per ciascun veicolo commerciale trasportante merci pericolose e 2,70 euro per ciascun camper/bus. Resta invariato l'importo tariffario per i passeggeri delle navi da crociera pari a 1,30 euro. Con questo regolamento ha dichiarato il presidente dell'AdSp Stefano Corsini abbiamo introdotto aggiustamenti e integrazioni significative, mantenendo inalterati gli indirizzi che negli anni ci sono pervenuti dall'autorità garante per la concorrenza e del Mercato. Si consolida in questo modo una procedura che sino ad oggi ha dimostrato di funzionare bene e crediamo possa funzionare ancora meglio in futuro al netto di ulteriori possibili aggiornamenti utili a incrementare efficienza e servizi alla comunità. Passando poi al progetto della cooperativa Chiusa di Pontedoro, si avvicina sempre di più la realizzazione del futuro polo della cantieristica e delle attività ittiche che sorgerà in prossimità dell'area commerciale-passeggeri dello scalo toscano, lungo il tratto costiero compreso tra la Punta Semaforo ad Ovest e la foce del Cornia

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main headline is 'Piombino aggiorna regolamentazione slot' with a sub-headline 'Con Chiusa di Pontedoro verso polo cantieristica ed attività ittiche'. Below the headline is a large image of a port area with several ships docked. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'MAGISTRATO' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'AdSp mar Tirreno rafforzamento: Interventi strategici' and 'Dieci milioni per sistema aeroportuale toscano'. At the bottom, there is a 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' button and a 'ARGOMENTI CORRELATI' section.

ad Est. Il Comitato di gestione ha infatti espresso parere favorevole al rilascio alla cooperativa La Chiusa di Pontedoro di una concessione quadriennale di un'area demaniale marittima in località Pontedoro ai fini dell'allestimento di un cantiere relativo alla realizzazione della diga foranea prevista nell'ambito dell'accordo sostitutivo firmato a giugno del 2020 tra l'AdSp e la cooperativa. Alla cooperativa è stata inoltre accordata



Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

un'altra concessione, sempre della durata di quattro anni, per la realizzazione di due linee temporanee, una elettrica e una di adduzione idrica, da asservire al cantiere per la realizzazione delle opere del polo della cantieristica. Nella stessa seduta è stato inoltre espresso parere favorevole al rilascio di altre due concessioni: una a Piombino Industrie Marittime, nella localita Terre del Comune di Piombino, per la realizzazione di una condotta temporanea di adduzione idrica fuori terra, da asservire al cantiere navale; un'altra, suppletiva, a favore di Sales Spa per migliorare l'esercizio di un accosto temporaneo destinato alla movimentazione del materiale di cava.

Port News

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, più slot per gli operatori

di Redazione

Programmazione invernale ed estiva ampliata per i prossimi quattro anni rispetto a quella del 2016. Estensione, con la disponibilità della nuova banchina del Molo Batteria, degli spazi e delle fasce orarie per le compagnie al fine di favorire una migliore organizzazione degli imbarchi, un nuovo sistema di tariffazione ora esteso a tutti i passeggeri che sbarcano e imbarcano (quindi anche ai pendolari e ai residenti dell' Isola d' Elba), ma ridotto, per il traffico regionale, nella misura del 20% (0,80 euro a passeggero) e per il traffico extra-regionale nella misura del 30% (1,40 euro a passeggero). Sono i punti cardine dei due nuovi regolamenti afferenti all' assegnazione degli slot (bande orarie) sui porti di Piombino e dell' Isola d' Elba e alle modifiche e integrazioni tariffarie presentati oggi al Comitato di Gestione. Il nuovo "regolamento slot", di fatto, disciplina per quattro anni l' accesso agli spazi portuali da parte delle compagnie di navigazione operanti servi di di linea tra Piombino e l' isola d' Elba: Toremar, Moby, Blu Navy e Forship. Il documento può peraltro essere rivisto e aggiornato annualmente.

Una novità è l' aumento degli slot messi a disposizione di Blu Navy, che

passa da 5 a 8 nel periodo estivo, impegnandosi a mantenere attivo il servizio anche nel periodo invernale. I controlli e i poteri sanzionatori dell' Ente diventano ora più stringenti nei confronti delle compagnie inadempienti sia sul fronte del regolare riversamento delle tariffe, che su quello del rispetto della programmazione delle corse. Sono stati anche rivisti gli importi tariffari che i passeggeri sono tenuti a pagare anche per i mezzi al seguito. Per il traffico regionale Piombino-Elba: 1,00 euro per ciascun motociclo e ciclomotore; 1,40 euro per ciascun autoveicolo; 3,40 euro per ciascun camion/autoarticolato; 7 euro per ciascun veicolo commerciale che trasporta merci pericolose; 2,20 euro per ciascun camper/bus. Per il traffico extra-regionale: 1,40 euro per ciascun passeggero; 1,50 euro per ciascun motociclo/ciclomotore, 2,30 euro per ciascun autoveicolo, 3,30 euro per ciascun camion/autoarticolato; 5,10 euro per ciascun veicolo commerciale trasportante merci pericolose e 2,70 euro per ciascun camper/bus. Resta invariato l' importo tariffario per i passeggeri delle navi da crociera pari a 1,30 euro. «Con questo regolamento - ha dichiarato il presidente dell' AdSP **Stefano Corsini** - abbiamo introdotto aggiustamenti e integrazioni significative, mantenendo inalterati gli indirizzi che negli anni ci sono pervenuti dall' autorità garante per la concorrenza e del Mercato. Si consolida in questo modo una procedura che sino ad oggi ha dimostrato di funzionare bene e crediamo possa funzionare ancora meglio in futuro al netto di ulteriori possibili aggiornamenti utili a incrementare efficienza e servizi alla comunità».

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and the subtitle 'Maggio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a port with a ship docked. Below the image is the article title: 'Rinnovata la regolamentazione sugli slot Piombino, più slot per gli operatori'. To the right of the article, there is a sidebar with various news categories and a search bar.

Nuovo pontile ro/ro e ro/pax

CIVITAVECCHIA Si è conclusa l'iniziativa, organizzata in videoconferenza, dedicata alle Autostrade del Mare (AdM) e più precisamente al progetto BCLink che, a breve, rafforzerà ulteriormente i collegamenti tra il **porto** di **Civitavecchia** e la capitale catalana Barcellona. Inserito nell'ambito dell'evento internazionale chiamato Connecting EU Insights che da martedì si è protratto fino a giovedì fornendo approfondimenti su argomenti fondamentali per lo sviluppo del settore marittimo, il webinar BCLink Project è stato l'occasione per comunicare l'imminente ultimazione dei lavori del nuovo pontile dedicato al traffico ro/ro e ro/pax. La sessione dal titolo Potenziamento infrastrutturale e aumento della capacità terrestre e portuale per collegare i porti del Mediterraneo ha visto la partecipazione del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo e dei rappresentanti dell'Autorità Portuale di Barcellona Carles Rúa Costa, di Grimaldi Group Paul Kyprianou e della Commissione Europea Elena Jenaro. Il progetto, come noto, pone l'accento sull'ulteriore crescita delle Autostrade del Mare prevista per i prossimi anni come alternativa al trasporto stradale e promuove così la dimensione marittima delle reti TEN-T. Nel 2018 spiega il presidente Francesco Maria di Majo la rotta Barcellona-Civitavecchia è stata utilizzata fino al 90% della sua capacità; e senza investimenti adeguati, sia nell'ambito della dimensione marittima (navi di Grimaldi) che di quella terrestre (sviluppo delle infrastrutture portuali), si correva il rischio di perdere quote di mercato. La rilevanza, politica e industriale, dell'investimento è dimostrata dice ancora Di Majo dalla visita del novembre 2019 a **Civitavecchia** del coordinatore per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig e dal coinvolgimento di uno dei più importanti operatori marittimi delle Autostrade del Mare, il Gruppo Grimaldi. Grazie ai finanziamenti ricevuti dall'Unione Europea e al mutuo BEI nel giro di meno di due anni dall'aggiudicazione dei lavori e nonostante i rallentamenti dovuti all'emergenza sanitaria ancora in atto conclude di Majo qui a **Civitavecchia** siamo riusciti a realizzare un'importante infrastruttura che consentirà non solo di implementare il collegamento con la Spagna ma porterà sicuramente, grazie alla disponibilità di due nuovi accosti, all'attivazione di nuove linee commerciali con i paesi della sponda sud del Mediterraneo. La realizzazione del nuovo pontile, che inaugureremo nei prossimi mesi consentirà, inoltre, di operare quella separazione dei traffici all'interno dell'ambito portuale che servirà a meglio definire le specifiche aree funzionali ed evitare, in tal modo, le congestioni, soprattutto lato terra, e a migliorare la sicurezza delle operazioni.



Informare

Napoli

Ad agosto il traffico delle merci nei porti del Tirreno Centrale è diminuito del -3,3%

A **Napoli** è stata registrata una flessione del -9,2% e a Salerno un incremento del +1,6%. Operativo il collegamento ferroviario Cina - Interporto di Nola. Lo scorso agosto i porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 2,61 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -3,3% sull' agosto 2019, di cui 1,47 milioni di tonnellate movimentate dal **porto** di **Napoli** (-8,1%) e 1,01 milioni di tonnellate dal **porto** di Salerno (+1,6%). Nel **porto** di **Napoli** le merci varie sono ammontate a 931mila tonnellate (-9,2%), di cui 523mila tonnellate di merci containerizzate (-7,3%) e 409mila tonnellate di rotabili (-11,6%), mentre le rinfuse liquide hanno totalizzato 456mila tonnellate (-10,1%) e quelle solide 86mila tonnellate (+23,9%). Lo scorso agosto a **Napoli** i passeggeri di linea sono stati 751mila (-33,0%) e i crocieristi oltre 3mila (-98,5%). A Salerno il traffico delle merci varie è stato di 1,07 milioni di tonnellate (+1,0%), di cui 713mila tonnellate di rotabili (+13,0%) e 354mila tonnellate di merci in container (-16,7%). Le rinfuse solide si sono attestate ad oltre 9mila tonnellate (+190,2%). Nel settore dei passeggeri il traffico dei servizi di linea è diminuito del -42,0% con 129mila persone movimentate, mentre il traffico crocieristico si è azzerato. Intanto nei giorni scorsi è diventato operativo il collegamento ferroviario tra la Cina e l' Interporto di Nola, con l' arrivo dei primi container provenienti da Shunde, città del sud della Cina, grazie ad una partnership ISC Intermodal, MTO privato di proprietà al 100% di Interporto Campano, e la casa di spedizioni internazionali International Transport Solution (ITS). La merce è arrivata via treno all' interporto senza nessun trasbordo intermedio con un transit time di circa 30 giorni, percorrendo 9.060 chilometri di ferrovia con tappe presso gli hub di Kaliningrad (Russia), Rostock (Germania), Verona (Interterminal).

inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del Mare

30 ottobre 2020

Ad agosto il traffico delle merci nei porti del Tirreno Centrale è diminuito del -3,3%

A Napoli è stata registrata una flessione del -9,2% e a Salerno un incremento del +1,6%. Operativo il collegamento ferroviario Cina - Interporto di Nola.

La scorsa agosto i porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 2,61 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -3,3% sull'agosto 2019, di cui 1,47 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Napoli (-8,1%) e 1,01 milioni di tonnellate dal porto di Salerno (+1,6%).

Nei porti di Napoli le merci varie sono ammontate a 931mila tonnellate (-9,2%), di cui 523mila tonnellate di merci containerizzate (-7,3%) e 409mila tonnellate di rotabili (-11,6%), mentre le rinfuse liquide hanno totalizzato 456mila tonnellate (-10,1%) e quelle solide 86mila tonnellate (+23,9%). Lo scorso agosto a Napoli i passeggeri di linea sono stati 751mila (-33,0%) e i crocieristi oltre 3mila (-98,5%).

A Salerno il traffico delle merci varie è stato di 1,07 milioni di tonnellate (+1,0%), di cui 713mila tonnellate di rotabili (+13,0%) e 354mila tonnellate di merci in container (-16,7%). Le rinfuse solide si sono attestate ad oltre 9mila tonnellate (+190,2%).

Intanto nei giorni scorsi è diventato operativo il collegamento ferroviario tra la Cina e l'Interporto di Nola, con l'arrivo dei primi container provenienti da Shunde, città del sud della Cina, grazie ad una partnership ISC Intermodal, MTO privato di proprietà al 100% di Interporto Campano, e la casa di spedizioni internazionali International Transport Solution (ITS).

La merce è arrivata via treno all'interporto senza nessun trasbordo intermedio con un transit time di circa 30 giorni, percorrendo 9.060 chilometri di ferrovia con tappe presso gli hub di Kaliningrad (Russia), Rostock (Germania), Verona (Interterminal).

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader! Scarica il servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo:

Periodo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
+ 1000 disponibilità	30 - 31 Oct 2020	31 - 01 Oct 2020	Cerca
	2020 - 21	2020 - 21	

100% Languages 21

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

IL TRAFFICO RO-RO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO: DALLA CRISI ALLE NUOVE SFIDE

Sostenibilità, Intermodalità: le parole chiave per armatori, terminalisti, SRM

Emilia Leonetti

Porto di Napoli. L'area che corre lungo la cancellata che separa via Marina dal porto di Napoli, tra il Varco Pisacane e il Varco Immacolatella, è destinata allo stoccaggio dei trailer in imbarco e/o in sbarco dai traghetti delle compagnie Tirrenia e GNV. 10 mila m2 a cui si aggiungono altri 22 mila m2 nell'area fronte mare di Calata Porta Massa. Gli ormeggi si trovano alla banchina Immacolatella Vecchia e ospitano traghetti sino a 270 m. delle compagnie Tirreniae Siremar, mentre alla banchina di Calata Piliero, ubicata di fronte agli ex Magazzini Generali, attraccano le navi di Grandi Navi Veloci. Collegano lo scalo partenopeo con le isole maggiori, Sicilia e Sardegna, consentendo alle persone e alle merci di raggiungerle in minor tempo, alleggerendo il traffico autostradale con vantaggi non solo economici ma anche ambientali. Si tratta del traffico Ro-pax e Ro-ro, anche noto come Autostrade del mare e di cui il porto di Napoli è uno dei principali in Italia. In generale l'Italia, i suoi porti sviluppano il 22% del traffico nel segmento del Ro-Ro (dati 2019). Il lungo periodo di pandemia, iniziato a marzo 2020, ha ridimensionato il traffico incidendo in maniera significativa sul numero dei passeggeri, meno su quello delle merci, soprattutto quelle legate al settore agroalimentare. Il calo dei traffici non ha fermato i collegamenti, né la volontà di società come Tirrenia e GNV per quanto riguarda il porto di Napoli, né del Gruppo Grimaldi per il porto di Salerno, di guardare oltre la crisi, continuando a investire nell'ammodernamento della flotta e nel ricercare nuovi mercati. Una strategia di medio termine che tocca anche la società che gestisce il terminal traghetti Da cui ha preso avvio la mia breve esplorazione nel mondo del traffico di medio e lungo raggio. Per raggiungere la sede del Terminal Traghetti, al secondo piano della Stazione Marittima di Calata Porta Massa, si passa, all'esterno, lungo un corridoio, per poi entrare nell'edificio, dopo la misurazione della temperatura da parte di un addetto alla sicurezza. Lo stesso vale per chi è diretto agli imbarchi. Le misure, sia a terra e sia sui

IL TRAFFICO RO-RO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO: DALLA CRISI ALLE NUOVE SFIDE

Sostenibilità, Intermodalità: le parole chiave per armatori, terminalisti, SRM

di Emilia Leonetti

Porto di Napoli. L'area che corre lungo la cancellata che separa via Marina dal porto di Napoli, tra il Varco Pisacane e il Varco Immacolatella, è destinata allo stoccaggio dei trailer in imbarco e/o in sbarco dai traghetti delle compagnie "Tirrenia" e "GNV". 10 mila m2 a cui si aggiungono altri 22 mila m2 nell'area fronte mare di Calata Porta Massa. Gli ormeggi si trovano alla banchina Immacolatella Vecchia e ospitano traghetti sino a 270 m. delle compagnie "Tirrenia" e "Siremar", mentre alla banchina di Calata Piliero, ubicata di fronte agli ex Magazzini Generali, attraccano le navi di "Grandi Navi Veloci". Collegano lo scalo partenopeo con le isole maggiori, Sicilia e Sardegna, consentendo alle persone e alle merci di raggiungerle in minor tempo, alleggerendo il traffico autostradale con vantaggi non solo economici ma anche ambientali. Si tratta del traffico Ro-pax e Ro-ro, anche noto come "Autostrade del mare" e di cui il porto di Napoli è uno dei principali in Italia. In generale l'Italia, i suoi porti sviluppano il 22% del traffico nel segmento del Ro-Ro (dati 2019).

Il lungo periodo di pandemia, iniziato a marzo 2020, ha ridimensionato il traffico incidendo in maniera significativa sul numero dei passeggeri, meno su quello delle merci, soprattutto quelle legate al settore agroalimentare. Il calo dei traffici non ha fermato i collegamenti, né la volontà di società come "Tirrenia" e "GNV" per quanto riguarda il porto di Napoli, né del Gruppo Grimaldi per il porto di Salerno, di guardare oltre la crisi, continuando a investire nell'ammodernamento della flotta e nel ricercare nuovi mercati. Una strategia di medio termine che tocca anche la società che gestisce il terminal traghetti. Da cui ha preso avvio la mia breve esplorazione nel mondo del traffico di medio e lungo raggio.

Per raggiungere la sede del "Terminal Traghetti", al secondo piano della Stazione Marittima di Calata Porta Massa, si passa, all'esterno, lungo un corridoio, per poi entrare nell'edificio, dopo la misurazione della temperatura da parte di un addetto alla sicurezza. Lo stesso vale per chi è diretto agli imbarchi. Le misure, sia a terra e sia sui

traghetti, come poi mi spiegherà Gaetano Improta, Presidente e AD della società che gestisce il "Terminal Traghetti", sono quelle generali fissate dal Governo: distanziamento, mascherine, misurazione della temperatura.

La società "Terminal Traghetti Napoli" ha, qui, gli uffici amministrativi e di direzione. "Nel periodo del lockdown", racconta Gaetano Improta, "la compagnia Siremar (linea per le Isole Eolie) ha interrotto i collegamenti. La società "Tirrenia" si ha mantenuti, anche se con notevoli riduzioni. Da giugno-luglio la situazione è migliorata, ma non certo ai livelli del pre-Covid. Per questo abbiamo già presentato all'Autorità Portuale una richiesta di riduzione del canone perché, nonostante le difficoltà abbiamo mantenuto i livelli occupazionali e abbiamo continuato a investire". Le persone impiegate sono 9 tra operai e amministrativi.

La principale attività della società riguarda l'imbarco e lo sbarco dai traghetti dei passeggeri e dei rotabili. In particolare per i rotabili si occupano del rizzaggio e derizzaggio dei mezzi a bordo nave, dell'aggancio e sganico e dello stoccaggio nelle due aree (fronte mare e retrostante) dei terminali dei semirimorchi. Il semirimorchio è mosso con dei "trattori portuali". Attualmente la società ha in dotazione 13 "trattori portuali", di cui gli ultimi due acquistati di recente e che possono essere gestiti da remoto (dalla manutenzione ai consumi della macchina), mentre è in arrivo una gru da 55 ton per le operazioni di sollevamento dei semirimorchi.

"Vorrei sottolineare" - dice Cinzia Improta, Ad della "Compagnia Marittima Meridionale", società che gestisce la Stazione Marittima (passeggeri) - che abbiamo deciso di installare su altri 9 traghetti i nuovi sistemi di funzionamento e controllo. Sono, in pratica, dei kit tecnologici, software e hardware, installati per una gestione ottimale delle macchine. Riutilizzo il superamento della crisi che ha investito tutti, anche se in maniera diversificata da settore a settore, e per questo insistiamo per rendere i nostri servizi più efficienti".

traghetto, come poi mi spiegherà Gaetano Improta, Presidente e AD della società che gestisce il terminal traghetti Da cui ha preso avvio la mia breve esplorazione nel mondo del traffico di medio e lungo raggio. Per raggiungere la sede del Terminal Traghetti, al secondo piano della Stazione Marittima di Calata Porta Massa, si passa, all'esterno, lungo un corridoio, per poi entrare nell'edificio, dopo la misurazione della temperatura da parte di un addetto alla sicurezza. Lo stesso vale per chi è diretto agli imbarchi. Le misure, sia a terra e sia sui traghetti, come poi mi spiegherà Gaetano Improta, Presidente e AD della società che gestisce il Terminal Traghetti, sono quelle generali fissate dal Governo: distanziamento, mascherine, misurazione della temperatura. La società Terminal Traghetti Napoli ha, qui, gli uffici amministrativi e di direzione. Nel periodo del lockdown- racconta Gaetano Improta- la compagnia Siremar (linea per le Isole Eolie) ha interrotto i collegamenti. La società Tirrenia li ha mantenuti, anche se con notevoli riduzioni. Da giugno-luglio la situazione è migliorata, ma non certo ai livelli del pre-Covid. Per questo abbiamo già presentato all'Autorità Portuale una richiesta di riduzione del canone perché, nonostante le difficoltà abbiamo mantenuto i livelli occupazionali e abbiamo continuato a investire. Le persone impiegate sono 9 tra operai e amministrativi. La principale attività della società riguarda l'imbarco e lo sbarco dai traghetti dei passeggeri e dei rotabili. In particolare per i rotabili si occupano del rizzaggio e derizzaggio dei mezzi a bordo nave, dell'aggancio e sganico e dello stoccaggio nelle due aree (fronte mare e retrostante) del terminal dei semirimorchi. Il semirimorchio è mosso con dei trattori portuali. Attualmente la società ha in dotazione 13 trattori portuali, di cui gli ultimi due acquistati di recente e che possono essere gestiti da remoto (dalla manutenzione ai consumi della macchina), mentre è in arrivo una gru da 55 ton per le operazioni di sollevamento dei semirimorchi. Vorrei sottolineare dice Cinzia Improta, Ad della

Compagnia Marittima Meridionale, società che gestisce la Stazione Marittima (passeggeri)- che abbiamo deciso di installare su altri 9 trattori i nuovi sistemi di funzionamento e controllo. Sono, in pratica, dei kit tecnologici, software e hardware, installati per una gestione ottimale delle macchine. Puntiamo al superamento della crisi che ha investito tutti, anche se in maniera diversificata da settore a settore, e per questo investiamo



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

per rendere i nostri servizi più efficienti. Siamo impegnati afferma il Presidente della società a trovare nuovi traffici con i Paesi del Nord Africa, Marocco, Libia, Tunisia. Avevamo avviato contatti con questi Paesi alcuni mesi prima della diffusione del virus. Per le note ragioni si sono interrotti. Stiamo, ora, riprendendo le interlocuzioni perché sono convinto dell'importanza e delle opportunità che nuove linee di traffico per il Nord Africa potrebbero rappresentare per noi e per lo scalo Dalle Autostrade del Mare, dunque, allo Short Sea Shipping, al traffico cioè infra-mediterraneo. Lo sviluppo del traffico Ro-Ro è legato, grazie anche alla posizione dei porti del sistema portuale campano, al centro del Mediterraneo, ad un rinnovato scambio commerciale con i Paesi del Nord Africa, ma non solo. Di queste opportunità si occupa il centro di ricerca, SRM, del gruppo Intesa San Paolo. Da Calata Porta Massa, passando per il Varco Immacolatella, si attraversa via Marina. Da lì, salendo, si arriva a via Toledo, ingresso principale di Banca Intesa San Paolo, ex Banco di Napoli. Al quinto piano gli uffici del centro studi SRM. Massimo Deandreis, il Direttore, sta uscendo. Alessandro Panaro, la sta aspettando mi dice salutandomi. Grazie, sono riuscita ad essere in orario rispondo. L'incontro è nella sala riunioni. La situazione esordisce Alessandro Panaro, Responsabile Dipartimento Maritime and Energy- marca un segno negativo per la pandemia, anche se il traffico Ro-Ro rimane un'eccellenza del traffico portuale italiano e del sistema campano in particolare. Nel 2019 marcammo 116 milioni di ton. traffico Ro-Ro in Italia. Significa che i nostri porti dipendono dal traffico in questione per un quarto. Il Ro-Ro, poi, ci consente una proiezione internazionale, perché non è solo collegamento di medio raggio. Molti armatori sviluppano la navigazione in short sea shipping e noi primeggiamo nel Mediterraneo. Il Mezzogiorno su base nazionale incide per il 47%, significa che quasi la metà di tutto il Ro-Ro che si effettua in Italia avviene nei porti del Sud. E' chiaro, però, che il dato è arricchito dal fatto che porti come Napoli, Salerno hanno il primario collegamento con la Sicilia e la Sardegna. Una mole impressionante di merce che si sposta e che influisce sul dato statistico. In questo quadro bisogna inserire le potenzialità che scali, come Napoli e Salerno, potrebbero avere perché, nel traffico Ro-Ro, la maggiore direttrice marittima è rappresentata da quella Tirrenica (incide per il 38%). A quali condizioni? Chiedo a Alessandro Panaro. Le sfide sono rappresentate dalla capacità di sviluppare la sostenibilità e l'intermodalità dei porti campani. Ora sono diventati degli imperativi perché sono nemici del virus: l'intermodalità, infatti, riduce i contatti spostando la merce dalla nave al ferro o al trailer; la sostenibilità, poi, significa minor inquinamento e dunque minore diffusione del virus. Dobbiamo, quindi, seguire le direttive europee che non spingono solo sui punti enunciati prima, ma anche sul rinnovamento delle flotte. Su questo devo riconoscere sta investendo il Gruppo Grimaldi con la costruzione di navi Ro-Ro Eco non solo più performanti ma anche più accoglienti per i passeggeri Prima di trasferirmi al porto di Salerno, cerco l'Ad di Tirrenia Massimo Mura. Come state affrontando la crisi, con quali prospettive? Come Gruppo Onorato, di cui Tirrenia fa parte, abbiamo in costruzione 2 nuovi traghetti Ro-pax secondo le normative green dell'Europa, che entreranno in funzione nel 2022. Devo sottolineare, inoltre, che abbiamo dotato i traghetti, nel periodo di ripresa dopo il lockdown, di una nuova figura a bordo: il Care Manager che si è occupato della sicurezza dei passeggeri. E' stata una scelta, supportata da una campagna di comunicazione che ha prodotto ottimi risultati, facendo riacquistare fiducia ai nostri clienti e facendo così riprendere il traffico non solo merci sulle tratte Napoli-Palermo, Napoli-Cagliari. La linea, infatti, Napoli-Catania è esclusivamente Ro-Ro. Porto di Salerno: dall'autostrada Napoli-Salerno, l'uscita è in direzione Vietri Sul Mare. Si imbecca il Viadotto Gatto che finisce alla rotatoria, di fronte al Varco Ponente, ingresso commerciale dello scalo salernitano. L'area del traffico Ro-Ro del Gruppo Grimaldi si raggiunge, svoltando a sinistra, oltre la porta d'ingresso per estendersi, sul mare, sulla destra, sino alla banchina Ligea: 90 mila m2 su cui si concentra la movimentazione di auto e trailer. Un traffico di primaria importanza per lo scalo non solo per i volumi di merce movimentate (oltre 4. 861.676 di ton. tra auto e trailer, dati luglio 2020), ma anche per il numero di linee di collegamento delle navi Grimaldi che fanno del porto di Salerno il centro del traffico Ro-Ro e

dello Short Sea Shipping grazie agli scambi inframediterranei. Salerno, d'altronde, è stato il primo porto a sviluppare il traffico auto negli anni 70 del secolo scorso ed il primo da cui è partito il servizio Short Sea Shipping, nel 1996, per la Spagna con trasporto di semirimorchi. Grazie poi al Gruppo Grimaldi, dalla metà degli anni 90, ha sviluppato gradualmente



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

il traffico sia di auto e sia di semirimorchi con l'ampliamento dei servizi. Ogni settimana sono almeno una ventina le navi Grimaldi che scalano il porto. Oltre 100 gli approdi al mese, tra Mediterraneo, West Africa, Nord Europa, USA. La merce, oltre al traffico delle auto, trasportata su trailer e semirimorchi è varia: dai pezzi di ricambio per le industrie, all'agroalimentare, alla componentistica, al tessile, ai trattori, alle macchine per il movimento terra, ai rotabili. L'aspetto principale è la capacità del Gruppo di innovare sia nella flotta e sia nella strategia commerciale. E' di alcune settimane fa la notizia che sono in arrivo nuove navi della serie GG5G (General Green 5th Generation) con una capacità a pieno carico di 500 trailer. Così, com'è altrettanto noto, che la compagnia Grimaldi ha creduto fortemente nell'Africa occidentale, come mercato su cui puntare e su cui attualmente effettua traffici considerevoli con 4 partenze mensili dallo scalo salernitano. La crisi, mi dicono alcuni operatori, anche qui è stata considerevole soprattutto nel settore auto, ha tenuto quello agro-alimentare. Ma è notizia di pochi giorni fa che, grazie alla ripresa della produzione negli stabilimenti del gruppo FIAT, i dati della movimentazione delle auto sono in ripresa. Anche per il porto di Salerno l'impegno è superare gli effetti della pandemia puntando su sostenibilità e intermodalità, come mi ricordava Alessandro Panaro.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

MATTEO CATANI: DURANTE LA PANDEMIA GNV MANTENUTO COLLEGAMENTO TRA NAPOLI E LA SICILIA

In prospettiva: investimenti per 90 milioni di euro per rendere green la flotta.

Fondata nel 1992, e oggi parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione italiane operanti nel settore del cabotaggio e del trasporto passeggeri nel Mar Mediterraneo: con una flotta di 16 navi, la Compagnia opera 11 linee internazionali e 7 nazionali, da e per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia e Marocco. L'Amministratore Delegato ha risposto, in quest'intervista, alle domande sugli effetti della pandemia e sulle strategie della società nel medio periodo. La pandemia in che modo ha inciso sul traffico merci da e per il porto di Napoli per la compagnia GNV? La compagnia quali porti serve dal porto di Napoli e per quale tipologia di merce? GNV collega per tutto l'anno Napoli con la Sicilia: garantisce un collegamento quotidiano con Palermo e una volta a settimana con porto di Termini Imerese, scalo che consente un più facile collegamento con gli hub merci dalla Sicilia Orientale. Quali azioni sono state adottate per limitare il calo di trasporto merci sulle navi? Seppure con le difficoltà legate all'emergenza COVID19 la nostra Compagnia non ha mai cessato di garantire il collegamento tra Napoli e la Sicilia, ovviamente limitatamente al traffico

merci. Con la riapertura delle Regioni inoltre la Compagnia si è dotata di una Carta dei Servizi messa a punto dallo staff di ingegneri e tecnici di GNV replicando su tutta le unità della flotta l'esperienza unica acquisita con il progetto nave-ospedale di Genova per l'emergenza Covid-19 che, allestita su specifiche indicazioni delle autorità sanitarie, ha consentito a GNV di ampliare le proprie competenze in materia di misure di prevenzione e contenimento del contagio e formare gli Equipaggi sulla prevenzione dei rischi e la gestione di eventuali casi sintomatici. Nella definizione delle procedure applicabili a ciascuna rotta da e per Sicilia, la Compagnia ha adottato modalità di sicurezza specifiche per ogni fase di viaggio, a partire dall'accesso dei passeggeri ai terminal e alle biglietterie portuali, che sono oggetto di un'intensa azione di pulizia e disinfezione, con l'obbligo tassativo di indossare la mascherina e di mantenere il distanziamento sociale. Inoltre la nostra Compagnia è stata la prima a ricevere la certificazione Biosafety Trust Certification del RINA che, insieme alla Carta dei Servizi formano dunque un sistema coordinato di prevenzione e gestione dei rischi di contagio, in linea con lo standard di gestione della sicurezza OHSAS 18001 e il protocollo di gestione dell'igiene HACCP. Ad oggi sono 6 le navi della flotta GNV ad aver ottenuto la notazione addizionale di classe Ship Biosafe dal RINA: l'ambita notazione rilasciata dal RINA, molto articolata da conseguire, certifica che la nave è dotata di sistemi, componenti, layout interno e procedure operative che mitigano il rischio biologico. Il RINA ha effettuato visite di controllo e rigorosi check a bordo nave, a seguito dei quali le navi sono risultate idonee a ricevere la notazione addizionale di classe Ship Biosafe per le loro caratteristiche costruttive, e per le azioni messe in atto da GNV come l'organizzazione degli spazi, lo screening sanitario a bordo, le procedure in caso di rischi biologici, la formazione per i marittimi a bordo e un piano di investimenti ad hoc per la gestione di possibili infezioni con l'obiettivo di contribuire a prevenire e mitigare possibili contagi. Quanto ha inciso, non solo sul trasporto, ma anche sul lavoro la riduzione del traffico? Quante sono le persone occupate attualmente? Il 2020 si chiuderà con un impatto sui passeggeri assolutamente rilevante, e questo a prescindere dalla sicurezza garantita in nave, vettore che per protocolli implementati e spazi a bordo consente il distanziamento naturale e quindi il contenimento dei contatti. La



Compagnia impiega circa 1800 persone, tra personale di bordo e amministrativi: l'impatto sui traffici è stato particolarmente rilevante con punte di flessione che hanno superato anche il 50%, riverberandosi sull'organizzazione aziendale; tuttavia, malgrado l'estensione del periodo di lockdown, durante il quale si è fatto ricorso agli ammortizzatori straordinari a tutela



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

dei lavoratori, nella restante parte dell'anno l'impatto sul lavoro è stato minimo perché i livelli di attività e di servizio sono rimasti sostanzialmente allineati. Tutto questo ha comunque comportato sacrifici e molto impegno da parte della Compagnia. Avete ricevuto un supporto dal Governo? Quale ruolo hanno svolto le Istituzioni? I provvedimenti inseriti nel decreto agosto vanno nella direzione di sostenere il settore nelle enormi difficoltà legate alla pandemia, con il temporaneo abbattimento del cuneo fiscale per il corto raggio e lo stanziamento di 50 milioni di euro a supporto del lungo raggio. Le misure non sono tuttavia adeguate rispetto ai danni effettivamente subiti e agli interventi a sostegno di altri tipi di trasporto. Auspichiamo che nell'ambito dei prossimi provvedimenti normativi tali misure vengano adeguate alle reali esigenze e agli impatti che l'emergenza ha prodotto sul mercato e segnatamente sulla nostra Compagnia. Quale strategia la compagnia ha pianificato per la ripresa del comparto? Quali sono le principali novità che potremo attenderci da qui ai prossimi mesi? Ho letto di nuovi impianti di depurazione del gas di scarico sulle nuove navi (quante sono in costruzione, quando saranno operative e su quali tratte?) A quanto ammontano gli investimenti? Abbiamo recentemente annunciato il potenziamento delle linee da e per la Sicilia grazie al noleggio delle due navi Forza e Tenacia entrate a far parte della flotta della Compagnia a partire dal 15 ottobre. Le due unità, costruite rispettivamente nel 2010 e nel 2008 presso i Nuovi Cantieri Apuania, ciascuna con una capacità di circa 2.500 metri lineari e circa 1000 passeggeri, e una velocità di 23 nodi, sono dotate di scrubber di ultima generazione, in grado di garantire un ridottissimo impatto sull'ambiente. Il noleggio fa parte di una serie di investimenti della nostra Compagnia in termini di miglioramento del servizio, incremento della capacità e riduzione dell'impatto ambientale: con questi noleggi diamo continuità al potenziamento delle linee per la Sicilia. Durante il periodo estivo abbiamo noleggiato due unità a supporto del traffico merci: oggi, l'ingresso di Forza e Tenacia sulla linea Genova Palermo, con un successivo potenziamento anche sulle linee per Napoli e Civitavecchia, siamo in grado di garantire migliori transit time e capacità su tutte le direttrici di collegamento della Sicilia, con un ulteriore ottimizzazione del network di rotte. Il rafforzamento del network anticipa quanto era già stato pianificato con l'ingresso in flotta nella primavera del 2021 di una unità di nuova costruzione, attualmente in fase di realizzazione presso i Cantieri Visentini. Inoltre, nonostante le criticità legate all'emergenza Covid-19, la nostra Compagnia all'inizio di agosto 2020 ha completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (c.d. scrubber) sulla M/n Majestic, la prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento, finalizzata a migliorare l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più green la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo DeepBlue LAB Full Hybrid sono stati realizzati a Napoli, presso i cantieri della Nuova Meccanica Navale, azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

LUIGI NICOLAIS: GNL SCELTA TRANSITORIA IN ATTESA DELL'IDROGENO

Per il porto di Napoli un progetto parte integrante della città.

Emilia Leonetti

Materias, start up che agisce nel campo dei materiali innovativi, si trova in un'ala della Facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II, a San Giovanni a Teduccio. Colpisce che un polo dell'innovazione e della ricerca sia in un'area, comunemente, considerata degradata. Eppure è proprio questa realtà così moderna, anche nella sua architettura, nei suoi corridoi luminosi, nelle stanze colorate, oltre che nei suoi contenuti didattici e di ricerca, che dà alla periferia il ruolo di centro di Napoli. E' qui che ho incontrato il professore Luigi Nicolais, già Ministro della Funzione Pubblica, ex Assessore Regionale alla ricerca, docente di fama internazionale, che con passione si batte, tra le altre cose, per fare di Napoli uno dei luoghi del cambiamento, grazie alla capacità di realizzare progetti innovativi come quelli di cui si occupa Materias.

Presidente, entriamo subito nel merito di due aspetti cruciali per il settore marittimo e della logistica: la semplificazione amministrativa e la digitalizzazione dei processi. La sua comprovata esperienza e competenza nel campo dell'innovazione tecnologica, avvalorata anche dal ruolo di presidente e fondatore di Materias startup che aiuta le idee disruptive a raggiungere il mercato può contribuire a delineare il contesto entro cui affrontare queste sfide. Cosa ne pensa? Come ritiene si debba procedere nei porti del sistema campano? E in generale nel settore del trasporto marittimo e della logistica? Il problema della digitalizzazione dei processi è antico. Come Ministro della Funzione Pubblica (2006- 2008) avviò un percorso di semplificazione della Pubblica Amministrazione che prevedeva, insieme all'uso della tecnologia, un cambio radicale di regole. Non si può lavorare con una tecnologia moderna e contemporaneamente con regole antiche. C'è stata e c'è una certa ritrosia da parte dei funzionari pubblici a usare sistemi informatici; questo è ascrivibile da un lato a ragioni anagrafiche e dall'altro perché lavorare in un sistema interoperante, in cui tutti i pc sono in rete e i dati distribuiti, è lontano dalla tradizione della PA. Mettere in rete i dati significa non detenerne il potere, e questo è difficile da accettare. Ritengo che una delle priorità sia ringiovanire il settore pubblico. Ma il blocco delle assunzioni verificatosi negli anni passati, la mancanza di competenze informatiche specifiche e una scarsa legislazione a favore della semplificazione hanno determinato l'attuale situazione di stallo. Inoltre, bisogna riflettere su una questione non di poco conto: in Italia il 20% del territorio non è coperto da larga banda, il che significa che esiste ancora un digital divide piuttosto rilevante, da cui discende una netta discriminazione che trasforma gli italiani in cittadini di serie A e di serie B, rispetto alla possibilità di interagire alle stesse condizioni per via telematica con la PA. Avere una copertura omogenea dovrebbe essere un presupposto imprescindibile per il nostro Paese. Un esempio lampante è rappresentato dalla didattica a distanza, adottata durante il lockdown nella città di Napoli ma non nell'Alto Beneventano o nell'Alta Irpinia. Inoltre, servono regole che aiutino a semplificare, dematerializzando buona parte di quei procedimenti amministrativi finora soltanto cartacei. Il mondo bancario in questo senso è un esempio da seguire. L'interoperabilità tra i diversi sistemi deve essere il vero obiettivo. Professor Nicolais, in riferimento invece al sistema portuale, come ritiene che si debba procedere? Tutte le operazioni di imbarco e sbarco delle merci sarebbe auspicabile che avvenissero in tempo reale, in un'ottica di Internet of Things, in cui vi è l'interoperabilità tra sistemi



diversi. In questo modo tutto il trasferimento di informazioni avverrebbe in un tempo reale infinitesimo. Credo, poi, che il porto di Napoli debba entrare in un grande progetto in cui sia la città ad essere protagonista. Non si tratta soltanto di ripensare il traffico delle merci e dei passeggeri ma l'intero sistema fronte mare. Durante il mandato di Assessore Regionale mi sono battuto affinché il waterfront dello scalo partenopeo



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

prevedesse l'insediamento di aziende ad alto contenuto tecnologico, impegnate nel campo della ricerca ed in grado di produrre conoscenza. Non si può, a mio parere, pensare ad un fronte mare con aziende tradizionali o inquinanti. Tant'è che a Portici abbiamo realizzato centri di ricerca, a Ercolano stiamo ampliando la facoltà di Agraria, a San Giovanni a Teduccio la facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Napoli Federico II con la presenza di molte Academy come Apple, Cisco ma anche Deloitte, Axa etc. Avevamo in animo di intervenire anche sull'ex area Corradini, trasformando la parte antistante al mare in un porto turistico, come è avvenuto a Castellammare di Stabia. Ciò che intendo dire è che il sistema costiero dovrebbe trasformarsi non soltanto in un luogo esteticamente gradevole, ma anche in un contesto dove vi sia creazione di valore, con attività ad alto contenuto di conoscenza. La soluzione sarebbe quella di progettare un piano di sviluppo di medio periodo, alla cui realizzazione partecipino tutti gli attori pubblici e privati. Ad oggi questo è mancato per l'area fronte mare. Bisognerebbe concordare un programma su cui si possa lavorare per almeno una decina d'anni. Parlare oggi di innovazione porta inevitabilmente a considerare l'urgenza di rinnovare le flotte e di dotare i porti di impianti di GNL (Gas Naturale Liquefatto) e/o di elettrificazione delle banchine. Un tema complesso quello dell'impianto di GNL per il porto di Napoli, poiché esso è posto nel centro della città. Un'altra sfida è rappresentata dall'elettrificazione delle banchine che presenta barriere di accesso relativamente ai costi dei consumi elettrici diurni ed ai collegamenti di rete. In che modo il mondo della ricerca può favorire l'adozione di scelte che migliorino l'efficienza energetica, che sostengano la competitività del sistema portuale insieme alla sua sostenibilità? I modi sono molteplici. Noi guardiamo sempre alla realtà di oggi e ci basiamo su ciò che abbiamo. In Germania, ad esempio, si sta avviando un discorso molto ampio sull'idrogeno. Se pensiamo di continuare a produrre energia elettrica attraverso il fossile non riusciremo a creare un sistema di approvvigionamento energetico moderno. In Germania hanno definito un grande progetto Paese in cui si studia l'idrogeno perché, ad esempio, le auto ecologiche non potranno funzionare solo con l'elettricità. In tema di sostenibilità ambientale, ci siamo domandati come smaltire le batterie delle auto elettriche? Dove le compriamo? Attualmente i minerali utilizzati sono presenti solo in Cina e in Africa: quando alzeranno i prezzi, cosa faremo? Bisogna immaginare qualcosa che non esiste: questo è il bello dell'innovazione. L'innovazione non può essere solo incrementale, su ciò che già esiste, ma è anche radicale, il che significa creare un mercato che ancora non esiste. Noi abbiamo troppo spesso la vista corta. Tornando al waterfront, i lavori della metropolitana di piazza Municipio stanno per finire. Dovremmo pensare a cosa accadrà di qui a poco. Sarebbe opportuno puntare ad un porto moderno che utilizzi energie nuove, che non siano inquinanti, un porto che possa essere integrato nella città, un porto friendly per dirla all'inglese. Il GNL, per rispondere alla sua domanda, è da considerarsi una scelta transitoria in attesa dell'idrogeno. Anche l'elettrificazione delle banchine dovrebbe, a mio parere, in futuro essere a idrogeno o a batteria. Ci vuole una visione e la capacità di individuare soluzioni transitorie mentre si progetta il nuovo. Aggiungo che gli ambientalisti, spesso contrari a soluzioni transitorie, dovrebbero essere disponibili al confronto con il decisore pubblico perché i cambiamenti necessitano di tempi. È fondamentale, dunque, la progettazione di uno studio Paese sull'idrogeno. Vorrei concludere la nostra intervista affrontando un argomento di ampio interesse: la relazione porto-città. In particolare, riferendoci alla zona orientale di Napoli dove ci troviamo oggi e dove grazie all'accordo tra Università Federico II e la Apple è nato il centro Apple Academy. Quale ruolo svolgono in quest'area riqualificata della città l'Università e i centri di ricerca come il suo? Quale ruolo, secondo Lei, dovrebbero svolgere l'Autorità di Sistema Portuale, le Istituzioni, gli imprenditori per proseguire sul solco segnato dal mondo accademico e della ricerca scientifica? Uno dei ruoli che bisognerebbe assumere è la gestione dell'area ex Corradini, abbandonata oramai da vent'anni. La creazione di un porto turistico in quell'area sarebbe stata attraente da un punto di vista logistico e commerciale, avrebbe creato posti di lavoro a San Giovanni a Teduccio, si sarebbe avvantaggiata dei

trasporti ferroviari vicini. Anche in questa zona si dovrebbe predisporre un piano per l'insediamento di aziende ad alto valore di conoscenza. Si tratta di concordare un piano di marketing territoriale in cui Comune, Città Metropolitana, Regione e Autorità Portuale dovrebbero muoversi sinergicamente. La differenza sono le persone che, quando ricoprono ruoli istituzionali, dovrebbero essere capaci di creare relazioni con industrie, centri di ricerca,



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

e attrarre potenziali investitori. La collaborazione tra questi è fondamentale, il lavoro di squadra tra pubblico e privato è determinante per fare massa critica e stabilire di concerto un piano di sviluppo. Infine, c'è bisogno della volontà di tutti per realizzarlo.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

Costruzione nuovo impianto Small Scale di GNL nel porto di Napoli

Partito l'iter amministrativo per ottenere le necessarie autorizzazioni

Raffaele Iollo*

In occasione della Naples Shipping Week, ospitata lo scorso mese presso l'Autorità Portuale di Napoli, abbiamo presentato un progetto congiunto Edison-Q8 per la realizzazione di un impianto costiero Small Scale di GNL con una capacità complessiva di stoccaggio pari a circa 24.000 m3, dedicato sia all'approvvigionamento dei mezzi navali sia alla distribuzione sulla rete carburanti stradale per i veicoli pesanti. La costruzione dell'infrastruttura è subordinata, ovviamente, alla definizione con esito favorevole dell'iter amministrativo finalizzato all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. Il progetto prevede l'impiego delle best available technology che ne garantiranno i più elevati standard di sicurezza. La nuova infrastruttura di GNL sarà installata direttamente nella Darsena Petroli del Porto di Napoli, un'area già da tempo a vocazione energetica e quindi senza ulteriore consumo di suolo. L'ubicazione individuata, inoltre, garantirà un ormeggio sicuro e protetto in tutte le condizioni meteo e sarà compatibile con le attività commerciali già esistenti. In linea con l'obiettivo condiviso sia da Q8 sia da Edison di una transizione energetica verso un'economia low carbon. Il deposito sarà abilitato anche alla ricezione di bio-GNL. L'infrastruttura, che costituirà un impianto strategico per la sicurezza degli approvvigionamenti del sistema Paese, va nella direzione della transizione energetica disegnata dalla normativa europea, tanto da vedersi riconoscere un finanziamento per la sua progettazione, grazie ai fondi comunitari CEF (Connecting Europe Facility). *Direttore Logistica società Q8



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

Il Rapporto SRM sull'economia marittima tra pandemia e questioni strategiche

Pietro Spirito*

Giunto alla sua settima edizione, il Rapporto annuale di SRM, centro studi collegato al Gruppo Intesa San Paolo, costituisce un appuntamento di approfondimento e di riflessione davvero prezioso per valutare le tendenze in atto sui temi dell'economia del mare e della logistica. La prima parte del Rapporto SRM analizza gli effetti della pandemia. Si tratta di una inevitabile necessità, non solo perché il crollo dei traffici ha assunto dimensioni particolarmente rilevanti nel corso del 2020, ma soprattutto perché anche nello scenario degli anni futuri le ricadute degli eventi ancora in corso saranno destinate ad incidere anche nello scenario di medio termine. Dopo 38 mesi consecutivi di crescita, il Canale di Suez ha fatto registrare, nel mese di maggio 2020, un calo di poco inferiore al 10% in termini di stazza delle navi transitate; molte compagnie, visto il basso prezzo del petrolio, hanno preferito non varcare il Canale, nonostante una massiccia politica di scontistica applicata dall'Autorità di Suez sulle tariffe di transito, affrontando invece la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, con circa 3.000 miglia aggiuntive di navigazione. Contestualmente si è determinata la cancellazione di rotte marittime programmate, con navi che, pur avendo una partenza prevista, non l'hanno effettuata oppure non hanno toccato scali, per mancanza di carichi da imbarcare o sbarcare. Lungo l'asse di collegamento tra Asia ed Europa, nel periodo tra aprile e giugno 2020, si sono registrate 84 partenze non effettuate rispetto alle 374 schedate, con una riduzione del 22,5%. Numeri ancor più rilevanti di cancellazioni si sono verificati nella rotta transpacificica, quella che collega l'Asia con gli Stati Uniti. La pandemia è destinata a consegnare al futuro elementi strutturali di cambiamento. Con molta probabilità vivremo una stagione di regionalizzazione della globalizzazione, con una tendenza verso la ristrutturazione delle catene di approvvigionamento, perduranti tensioni protezionistiche, un ruolo sempre più forte della geopolitica negli investimenti logistici, una crescente rilevanza delle innovazioni tecnologiche e della digitalizzazione. Sono anche tanti altri i temi che il Rapporto SRM tratta quest'anno: dalla sostenibilità ambientale alla intermodalità, dalle sfide della rotta artica al futuro dei porti meridionali. La sostenibilità, in particolare, appare un'area di primario rilievo nella definizione del profilo strategico di futuro: occorre cercare di bilanciare crescita economica, sviluppo sociale e culturale, tutela ambientale ed innovazione tecnologica, in un corretto mix di azioni e competenze. Particolare rilievo viene assegnato al percorso di decarbonizzazione dell'industria marittima. Lo shipping è responsabile del 2,6% delle emissioni globali di anidride carbonica nel 2015: in assenza di azioni tale valore potrebbe salire a ben oltre il 10% entro il 2050. L'International Maritime Organization (IMO) ha fissato il target di ridurre le emissioni totali di gas serra di almeno il 50% del livello 2008 entro il 2050. Nella proposta di regolamento che stabilisce il quadro per raggiungere la neutralità climatica, la Commissione Europea ha ribadito il target di emissioni nette pari a zero entro il 2050. Dato che il trasporto marittimo rappresenta il 13,4% delle emissioni nel settore dei trasporti nella UE, gli obiettivi fissati dall'Europa vanno anche ben oltre rispetto al target fissato dall'IMO. Traguardi di cambiamento così radicali possono essere perseguiti mediante un insieme di strumenti, che possono essere raggruppati in tre aree principali: misure di efficienza energetica, combustibili alternativi e forme di propulsione alternative. In questo scenario sta trasformandosi profondamente la funzione che svolgono i porti quale



cerniera marittima del sistema internazionale dei trasporti. In origine il porto era semplicemente il ruolo di interfaccia del carico tra trasporto terrestre e trasporto marittimo, con una netta perimetrazione di attività rispetto al resto delle funzioni territoriali. Con i porti di seconda generazione si passa ad una maggiore integrazione con l'ambiente circostante, non



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

solo con la funzione di trasporto ma anche con quella industriale e commerciale. Dal porto emporio si evolve verso il porto impresa. I porti di terza generazione delineano, nel corso degli anni Ottanta del secolo passato, una rete di connessioni su scala internazionale a supporto della globalizzazione: si sviluppa fortemente il traffico dei contenitori con la crescita delle esigenze derivanti dalla crescita del commercio mondiale. Il porto è visto come il fulcro della rete internazionale di produzione e distribuzione. Con il porto di quarta generazione si passa alla gestione comune di aree portuali fisicamente separate, ma collegate tra loro attraverso la presenza di medesimi operatori: si consolida in questa fase il modello di funzionamento hub & spokes, con le navi madre che scalano i porti di pescaggio maggiore e le navi feeder che raggiungono i porti maggiormente vicini alle destinazioni finali dei contenitori. I porti di quinta generazione sono caratterizzati dalla creazione di valore aggiunto e dalla complessità della logistica portuale. In questo assetto i porti sono focalizzati sia sui clienti sia sulla comunità locale, offrendo una profonda integrazione tecnologica con gli stakeholders. Occorre quindi cooperare con il territorio per individuare le priorità, consentendo uno scambio fluido tra il porto ed il suo hinterland. Con i porti di sesta generazione, che traggono scenari dei prossimi decenni, si dovrebbero possedere tre caratteristiche: la possibilità di gestire navi portacontenitori con una capacità di 50.000 teus, con un pescaggio di 20 metri; una automazione completa del terminal container; una gestione dei collegamenti intermodali che consenta il trasporto di merci containerizzate con bassi costi esterni. Si delinea in questo caso una condizione asimmetrica tra costi e benefici; le compagnie armatoriali raggiungerebbero un livello inferiore di costi unitari grazie alla distribuzione dei costi del trasporto marittimo su un numero maggiore di contenitori, mentre la parte più onerosa degli investimenti sarebbe a carico della mano pubblica. I nodi del gigantismo navale sembrano giungere al pettine. Ma lo si è detto talmente nel corso del passato decennio, che non si può essere certi sul destino futuro del modello di organizzazione del mercato marittimo e portuale. Tutto dipenderà dalla via d'uscita che si determinerà per il sistema manifatturiero a seguito della crisi postpandemica. *Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

I risultati del lavoro di Rete, Associazione Internazionale dei Porti.

I Tavoli, i temi, le novità del 33° seminario internazionale

Fiorinda Corradino

Il 33° Seminario Internazionale dell'Associazione Rete, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale è socio-collaboratore da molti anni, si è tenuto a Livorno dal 15 al 17 ottobre 2020. RETE è un'associazione con forte caratterizzazione scientifica che raggruppa i porti, le città e i centri di ricerca dell'area Euro-mediterranea e Latinoamericana. L'incontro internazionale quest'anno si è focalizzato su due fattori strategici: l'ambiente come tema sensibile nelle sue varie declinazioni, dai carburanti green ai cambiamenti climatici, e l'approccio ecosistemico che vede il porto e la città come componenti di un ampio sistema naturale e antropizzato. Il meeting si è articolato in tre giornate di cui la prima dedicata alle riunioni di Comitato scientifico, Nodi Avanzati, Giunta di governo e Assemblea dei Soci. Il Nodo Avanzato (N.A.) è il braccio operativo di RETE nelle singole città-porto e mette insieme i soggetti del territorio che lavorano su Tavoli operativi ciascuno con una sua mission: ambiente, shipping, logistica, waterfront, comunità, crociere, ecc. L'incontro dei Nodi Avanzati è finalizzato al confronto sullo stato dell'arte, i diversi approcci, i risultati ottenuti. Lo scambio d'informazioni persegue obiettivi di efficientamento, omogeneizzazione, valorizzazione attraverso la messa a sistema.

Il Nodo avanzato dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, costituito nel settembre 2018, vede 4 tavoli operativi: trasporto merci coordinato da SRM, logistica coordinato da Alis, flusso crocieristico coordinato dalla Università Parthenope e relazione porto- città coordinato dal CNR-IRISS, quest'anno si è arricchito di una nuova unità, il tavolo sulla sostenibilità ambientale delle imprese operanti nel porto di Napoli anche questo coordinato dal CNR- IRISS. L'obiettivo di questo tavolo è capire lo stato dell'arte ed individuare le azioni migliori per accelerare l'adozione di programmi atti alla decarbonizzazione da parte delle imprese portuali. Nel corso della prima giornata del meeting, inoltre, si sono tenute le elezioni per il rinnovo della carica di Presidente dell'Associazione e dei membri della Giunta di Governo. E' stata eletta all'unanimità Teofila Martinez, presidente del porto spagnolo di Cadice che è subentrata all'architetto veneziano Rinio Bruttomesso, peraltro uno dei soci fondatori di Rete. E' stata, altresì, confermata la presenza del Presidente Pietro Spirito, quale membro della Giunta di Governo. La seconda giornata, è stata dedicata al Seminario internazionale che quest'anno è stato centrato sulle problematiche ambientali che assumono particolare rilievo nella complessità delle relazioni porto-città e sono spesso oggetto di contesa a causa delle diverse prospettive dei soggetti interessati. L'impatto ambientale legato alle attività marittime e portuali viene vissuto dalle comunità delle città portuali con preoccupazione per le emissioni in atmosfera, l'inquinamento marino, l'invasività delle grandi navi turistiche e commerciali, l'alterazione del paesaggio urbano, la congestione del traffico su gomma. Il Seminario ha voluto mettere a confronto i diversi punti di vista, attraverso l'incontro e il dialogo tra gli esperti delle diverse discipline, gli operatori economici di mare e di terra, i rappresentanti delle Istituzioni preposte al governo di spazio marino, aree portuali, territorio costiero. Le sessioni previste nel seminario hanno mirato a sviluppare una visione ecosistemica per le città portuali considerate nella loro complessità di insieme di elementi naturali e antropici legati da relazioni instabili e suscettibili di un impatto fortemente negativo sulla qualità dell'ambiente e della vita urbana. Il terzo giorno è



stato dedicato alla visita tecnica della città-porto di Livorno ai soci Rete in modo che potessero approfondire il rapporto di Livorno con l'acqua e il mare, nei secoli passati e nella contemporaneità.



Firmata una intesa per Tavoli Tecnici Permanenti

ività del **sistema portuale** e logistico del **Mar Tirreno Centrale** Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso semplificazioni dei procedimenti e utilizzo di tecnologie innovative nell'ambito di un piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nei porti e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Le due istituzioni conclude una nota dell'AdSP opereranno coinvolgendo i soggetti del settore e favorendo momenti di confronto utili a condividere i percorsi di cambiamento.



La criminalità, il blitz

«El Fakir», nei container la droga dal Sud America

Business da 20 milioni: requisiti soldi 25 chili di sostanze e due negozi in città

Angela Trocini

A capo di un'organizzazione internazionale di trafficanti di droga, il salernitano Fiorenzo Parotti aveva fatto il salto di qualità affrancandosi dai clan partenopei e con i suoi sodali, contrattava direttamente con i narcos per approvvigionarsi di droga. Le indagini hanno portato alla luce come il 33enne Parotti avesse assunto una posizione di dominio nell'ambito del traffico di droga a **Salerno** sia in termini di introiti che di bacino di utenza grazie a una stabile collaborazione con la criminalità napoletana, non più quindi un «rapporto di subalternità ma di parità» come ha affermato il procuratore capo Borrelli, e attraverso una ramificata rete di distribuzione attraverso veri e propri sottogruppi in ambito provinciale (come Acerno ed Olevano sul Tusciano). Venticinque sono le persone, di cui due ai domiciliari, arrestate nel blitz messo a segno all'alba di ieri dai carabinieri del comando provinciale con il supporto dei reparti territorialmente competenti, del nucleo elicotteristi di Pontecagnano e del nucleo cinofili di Sarno. Con base logistica a **Salerno**, l'organizzazione internazionale di trafficanti di droga aveva collegamenti in Europa (Albania e Olanda) ma anche Oltreoceano come Panama e Brasile: qualificati canali con lo scopo di reperire lo stupefacente direttamente dai paesi di produzione, acquistando ingenti quantitativi ad un prezzo più vantaggioso grazie al continuo aumento del volume d'affari dell'organizzazione. Durante l'operazione, condotta nelle province di **Salerno**, Napoli, Avellino, Caserta, Brescia, Taranto, Parma e Firenze, sono state sequestrate due attività commerciali salernitane che servivano a ripulire il denaro: si tratta della pizzeria «à Puntella» in via Ugo Foscolo nel quartiere Santa Margherita e della lavanderia «Krisma» in via Pietro del Pezzo a Torrione. La società (con intestatari fittizi) che gestiva la pizzeria aveva ottenuto un finanziamento da Invitalia nel progetto Resto al Sud ricavando 70mila euro e fondo perduto. Le indagini, iniziate nel 2017 dal nucleo investigativo del comando provinciale dell'Arma, hanno permesso di portare alla luce gli affari del promotore, organizzatore e finanziatore del gruppo, Parotti, seguendo i movimenti di Rosario Lumia, broker internazionale di origine napoletana in contatto con diversi cartelli della droga, il cui progetto era di spedire cocaina nascosta in un container proveniente da Panama. E il **porto** di **Salerno** era stato individuato come destinazione finale, per poi invece dirottare la merce verso Algeciras in Spagna. Il referente panamense era il latitante Aguilar Chanis Eliecer German, detto El Fakir (il fachiro) da cui prende il nome il blitz di ieri, ma l'operazione non si concretizzò proprio per l'arresto di quest'ultimo a gennaio 2018. Lumia, al quel punto, individuò una rotta brasiliana accordandosi di nascondere la droga in container di caffè destinati ad un'azienda di torrefazione campana ma anche questo progetto andò in fumo per il suo arresto avvenuto a Napoli a maggio del 2018. A quel punto i canali di rifornimento cambiarono con l'Olanda e l'Albania attraverso un gruppo di albanesi, residenti a Montella in provincia di Avellino, con continui approvvigionamenti tanto che gli inquirenti stimano il fatturato dell'organizzazione a più di 20 milioni di euro a cui vanno aggiunti i proventi delle attività costituite per ripulire il denaro sporco. IL CARCERE Durante l'attività investigativa, oltre ad arrestare otto persone in flagranza di reato, i carabinieri hanno sequestrato anche 25 chili di droga, orologi ed oggetti di gran pregio per un valore di 75mila euro e 165mila euro in contanti. Nel gruppo di **Salerno** operavano con Parotti (chiamato anche Tiger), Alessandro Genovese,



Antonio Ponzzone, Romano Giuseppe, Matteo Monti classe 80 (il secco) e il paganese Matteo Monti dell' 82 (alias il parente) per i quali è stata disposta la custodia in carcere. Il gruppo di Acerno era costituito ad esempio da Sabato Di Lascio (alias Mc Laren) ed Alfredo Cianciulli (Lupen), entrambi in carcere; il gruppo di Olevano con Mario Salvatore, il battipagliese Gerardo Elia,



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Francesco Rondinelli e Maria Saturno (tutti in carcere). Nel gruppo napoletano, oltre a Rosario Lumia, c' erano Francesco Riccio, Vincenzo Stellato e Giovanni Baiano (tutti in carcere) e poi c' era il gruppo costituito dai cinque albanesi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

{ Mola di Bari } L'operazione della Guardia Costiera

Sgombero e pulizia di banchine e fondali del porto

L'operazione di sgombero e pulizia di banchine e fondali del **porto** di Mola di **Bari**, dopo la rimozione delle barche ormeggiate abusivamente, è proseguita grazie al decisivo intervento del 1° Nucleo Operatori Subacquei della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, coadiuvato a terra dagli uomini della Capitaneria di **porto** di **Bari**. Dal 27 al 29 ottobre scorsi, infatti, sono stati ripuliti i fondali del bacino portuale prospiciente lo scalo di alaggio pubblico e la banchina di Via Lungara **Porto**, restituendo al libero e pubblico uso circa 6mila metri quadri di specchio acqueo. L'attività della Guardia Costiera ha consentito di recuperare in tre giorni un ingente quantitativo di materiale vario, abusivamente posizionato sui fondali per consentire l'ormeggio delle barche, ovvero gettato in mare senza alcun rispetto delle norme di tutela ambientale. I beni recuperati, sequestrati e trasportati da una ditta operante su disposizione del Comune di Mola di **Bari** in un deposito nella zona artigianale per essere custoditi e conservati a disposizione dell'Autorità giudiziaria. Si tratta di 144 corpi morti in calcestruzzo per ormeggio di barche; 65 gavitelli in materiale plastico; 29 spezzoni di catena; 23 pneumatici riempiti di calcestruzzo per essere utilizzati come corpi morti; 12 ancorotti; 2 teloni per rivestimento unità navali; 58 spezzoni di reti da pesca abbandonati. Tutti beni affidati in custodia giudiziale senza facoltà d'uso al Sindaco del Comune di Mola di **Bari**.

Bari & Provincia 5
sabato 31 ottobre 2020

Spacciatore incastrato dal cane antidroga dei carabinieri
Un cane di razza Labrador, appartenente al nucleo antidroga della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, ha intercettato un fido di droga di circa 10 chili di cocaina e 10 chili di marijuana. Il fido era stato nascosto in un container di un camion che si stava dirigendo verso il porto di Bari. I carabinieri della Compagnia di Bari, in collaborazione con la Guardia Costiera, hanno sequestrato il fido e arrestato il conducente del camion.

A processo il titolare dell'azienda di ortofrutta di Corato
Un'azienda di ortofrutta di Corato è stata condannata a pagare un'ingente somma di denaro a favore dello Stato per aver omesso di pagare le tasse dovute. Il titolare dell'azienda, un cittadino di Corato, è stato condannato a pagare la somma di denaro e a risarcire lo Stato per le tasse evase. L'azienda era stata condannata a pagare la somma di denaro e a risarcire lo Stato per le tasse evase.

Sgombero e pulizia di banchine e fondali del porto
La Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, coadiuvata a terra dagli uomini della Capitaneria di porto di Bari, ha eseguito l'operazione di sgombero e pulizia di banchine e fondali del porto di Mola di Bari. L'operazione ha consentito di recuperare un ingente quantitativo di materiale vario, abusivamente posizionato sui fondali per consentire l'ormeggio delle barche.

Il giardino pubblico mai nato nel quartiere Europa
Il quartiere Europa di Bari è stato dichiarato "quartiere a rischio" a causa della mancanza di servizi pubblici, tra cui un giardino pubblico. Il Comune di Bari ha deciso di destinare una parte del terreno del quartiere a un giardino pubblico, ma l'opera non è mai stata realizzata.

Dal Comune contributi per le piccole imprese
Il Comune di Bari ha stanziato una somma di denaro per sostenere le piccole imprese del territorio. La somma di denaro è destinata a finanziare progetti di sviluppo e a sostenere le attività delle piccole imprese.

MOLA DI BARI: CONTINUA LO SGOMBERO DELLE AREE PORTUALI DA PARTE DELLA GUARDIA COSTIERA

30/10/2020 RESTITUITI AL PUBBLICO USO 6.000 MQ. DI SPECCHIO ACQUEO L'operazione di sgombero e pulizia di banchine e fondali del porto di Mola di Bari, dopo la rimozione delle barche ormeggiate abusivamente, è proseguita nei giorni scorsi grazie al decisivo intervento del 1° Nucleo Operatori Subacquei della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, coadiuvato a terra dagli uomini della Capitaneria di porto di Bari. Dal 27 al 29 ottobre scorsi, infatti, sono stati ripuliti i fondali del bacino portuale prospiciente lo scalo di alaggio pubblico e la banchina di Via Lungara Porto, restituendo al libero e pubblico uso circa 6.000 metri quadri di specchio acqueo. L'instancabile attività svolta dal personale della Guardia Costiera ha consentito di recuperare in tre giorni un ingente quantitativo di materiale vario, abusivamente posizionato sui fondali per consentire l'ormeggio delle barche, ovvero gettato in mare senza alcun rispetto delle norme di tutela ambientale. I beni recuperati, posti sotto sequestro e immediatamente trasportati da una ditta operante su disposizione del Comune di Mola di Bari - in un deposito ubicato nella zona artigianale per essere custoditi e conservati a disposizione dell'Autorità giudiziaria, appartengono alle seguenti tipologie: n. 144 corpi morti in cls. (calcestruzzo) per ormeggio natanti/barche; n. 65 gavitelli in materiale plastico; n. 29 spezzoni di catena; n. 23 pneumatici riempiti di cls. per essere utilizzati come corpi morti; n. 12 ancorotti; n. 2 teloni per rivestimento unità navali; n. 58 spezzoni di reti da pesca abbandonati ("reti fantasma"). I beni sequestrati sono stati affidati in custodia giudiziale senza facoltà d'uso al Sindaco del Comune di Mola di Bari. Dopo anni di incontrollato e illegale utilizzo è stato ripristinato l'ordine e ridato il giusto decoro a un'area portuale costituente parte integrante del contesto urbano, a beneficio di tutta l'operosa collettività molese fortemente legata alle tradizioni marittime e alla cultura del mare.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie

The screenshot shows the Puglia Live website interface. At the top, there is a navigation menu with links for Home, Archivio, Appuntamenti, Rubriche, Notizie, and Redazioni. Below the navigation, the article title "MOLA DI BARI: CONTINUA LO SGOMBERO DELLE AREE PORTUALI DA PARTE DELLA GUARDIA COSTIERA" is displayed, along with the date "30/10/2020" and the sub-headline "RESTITUITI AL PUBBLICO USO 6.000 MQ. DI SPECCHIO ACQUEO". The main text of the article is visible, detailing the cleanup operation by the Guardia Costiera. At the bottom of the screenshot, there is a footer containing contact information for Puglia Live, including the website URL, phone number, and email address.

Lo yacht dei record riaccende il dibattito

Il cono di atterraggio dell' aeroporto impedisce l' accesso al porto di grandi navi A fermo per uno scalo tecnico alla fonda al largo di punta del Serrone

Francesco RIBEZZO PICCININ È bastato uno scalo tecnico di qualche ora alla fonda di fronte a punta del Serrone, domenica scorsa, da parte di A, lo yacht a vela più grande del mondo, per riaprire il dibattito sui limiti imposti al porto dalla presenza dell' aeroporto. A causa del cono di atterraggio, infatti, il limite di altezza è fissato a 36 metri, anche se spesso sono state concesse delle deroghe. E sono spariti nel nulla anche i lavori di traslazione della soglia (ovvero il punto di inizio) della pista principale dell' aeroporto, che dovrebbe consentire di elevare il limite dagli attuali 36 fino a 50 metri. Un limite che, comunque, non avrebbe consentito ad A, noto anche come Sailing Yacht A, di fare il suo ingresso nel porto. L' albero principale del veliero (che ne ha in tutto tre), infatti, è alto 91 metri. Non solo. Essendo lunga 142,81 metri, A sfora anche un altro parametro imposto dalla presenza dell' aeroporto: le cosiddette superfici limitazione ostacoli. L' enorme barca a vela, dunque, ha dovuto calare l' ancora di fronte a punta del Serrone per un non meglio precisato scalo tecnico, durato appena qualche ora. Nessun altro dettagli è circolato, anche perché sui movimenti del proprietario, l' oligarca russo Andrey Melnichenko, vige la riservatezza più totale. Come del resto è facilmente immaginabile per un miliardario. In questo caso, almeno secondo Forbes, si tratta dell' 89esima persona più ricca al mondo ed il nono miliardario per patrimonio di tutta la Russia. E non è un caso che il suo yacht sia dotato di 40 telecamere di sicurezza. L' imbarcazione a bordo della quale viaggia, A, chiamata in questo modo per risultare prima in tutti i registri, è lo yacht privato a vela più grande del mondo. È lungo, come detto, 142,8 metri per oltre 12.600 tonnellate di stazza, ha un albero maestro di 90 metri e la sua parte emersa è alta come un palazzo di 8 piani. L' enorme imbarcazione è a motore assistito a vela. Gli esterni sono stati progettati dalla Doelker + Voges, su un' idea originale di Jaques Garcia, mentre gli interni da Philippe Starck ed è stata costruita in Germania da Nobiskrug, a Kiel. Il varo risale al 2015, per la navigazione di prova, sempre nelle acque di Kiel, mentre la consegna risale al febbraio del 2017. Particolarmente all' avanguardia sono i materiali utilizzati per la sua costruzione: alberi in fibra di carbonio, scafo in alluminio con inserti in fibra di carbonio, ponti in teak e vetri indistruttibili. La chiglia, tra l' altro, è equipaggiata con una vetrata realizzata con una delle più grandi lastre di vetro curvo mai costruite, con una superficie di 18 metri quadri, per godersi lo spettacolo del fondale da un punto di vista privilegiato. L' imbarcazione può essere controllata tramite una lastra di vetro nero touch-screen, mentre uno degli otto ponti in teak è dotato (cosa non rara in yacht di questa tipologia) di una pista di atterraggio per elicotteri. A bordo di A possono essere ospitati 20 passeggeri mentre l' equipaggio può arrivare fino a 54 componenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavori per innalzare l' air draft in ritardo «Pronti entro l' estate dell' anno prossimo»

A rilanciare il dibattito sui limiti imposti dal cono di atterraggio dell' aeroporto di Brindisi è stato l' agente marittimo Teo Titi. Il presidente degli Operatori portuali salentini, infatti, ha sottolineato come fino a quando resterà questo limite, «le grandi barche a vela non potranno entrare nel porto». Il riferimento, tuttavia, non era ad A, che con quasi 100 metri di albero maestro non avrebbe nessuna possibilità di fare il suo ingresso nel porto neanche dopo i lavori per l' innalzamento del limite dell' air draft. Lavori rispetto ai quali è stato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ad aggiornare. Dopo l' annuncio dell' ottobre di due anni fa, con tanto di conferenza stampa, dell' intervento di traslazione della soglia della pista principale, che porterebbe il limite da 35 a 50 metri di altezza, della questione si era persa ogni traccia. Il procedimento, per la precisione, si trova in fase di verifica della progettazione esecutiva, «che precede la definitiva approvazione di Enac sul medesimo livello di progettazione, quest' ultima propedeutica al definitivo avvio dei lavori». I ritardi, ha spiegato il presidente dell' Authority, sono dovuti principalmente al contenzioso con la seconda classificata, alla verifica progettuale ed alla complessa fase di avvio e gestione dei procedimenti per l' ottenimento delle varie autorizzazioni, oltre che l' acquisizione delle aree necessarie per gli ampliamenti. «Considerata l' imminente conclusione della fase di verifica della progettazione esecutiva, si prevede - ha concluso Patroni Griffi - con ogni probabilità l' ultimazione delle opere attinenti lo spostamento della soglia Thr 31 funzionale al miglioramento in termini di safety dell' operatività del traffico marittimo e quindi l' effettiva operatività dell' infrastruttura di volo Rwy 13_31 nella nuova configurazione entro e non oltre l' inizio della stagione estiva 2021». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Premio Kairos ad Agostinelli per Gioia Tauro

GIOIA TAURO La sedicesima edizione del Premio Kairos è stata conferita al commissario straordinario dell'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli. A darne notizia è stata la presidente dell'omonima Associazione culturale, professoressa Milena Marvasi Panunzio, che ha fatto personalmente visita ad Agostinelli nella sede dell'Autorità Portuale. L'incontro si è tenuto nella sala del Comitato portuale dell'Ente, nel corso del quale la presidente Marvasi ha tenuto ad illustrare le motivazioni che hanno spinto l'intero Direttivo ad indicare Agostinelli quale: personaggio illustre che si è distinto per la crescita del territorio. Tutta la nostra Comunità deve molto al commissario ha spiegato la presidente Marvasi per l'impegno profuso a favore della crescita del **porto** di **Gioia Tauro** e dell'intera regione, perché ha saputo indirizzare lo scalo nella giusta rotta verso la sua recente e brillante ripresa. Ogni anno ha concluso la presidente Marvasi conferiamo il nostro premio a chi, attraverso il proprio lavoro e la propria attività, si manifesta strategico per lo sviluppo locale e nazionale. Per questo motivo, crediamo sia il momento giusto ed opportuno affinché il Premio Kairos 2020 porti il nome dell'ammiraglio Andrea Agostinelli. Dal canto suo, il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, visibilmente grato per l'attestato riconoscimento, nel ringraziare la presidente Marvasi, ha voluto sottolineare l'attaccamento che, da anni, vive verso il **porto** di **Gioia Tauro** e l'intera comunità portuale. Le manifestazioni di apprezzamento ricevute, in questi anni di mia permanenza in Calabria, ha detto Agostinelli sono da me pienamente ricambiate. Nutro, verso questa terra, che mi ha accolto con diverse manifestazioni di stima, un profondo sentimento di appartenenza. Ed oggi, ricevere la notizia del conferimento del prestigioso Premio Kairos 2020 ravviva, ulteriormente, questo mio sentito legame con il nostro **porto** e la sua gente. Naturalmente, nel pieno rispetto delle misure di contenimento della diffusione del Covid-19, è stato deciso di spostare la relativa cerimonia di conferimento del Premio Kairos 2020 a data da destinarsi.



Le crociere ai tempi del Covid tornano i turisti ma restano nella "bolla"

La normalità non esiste, per ora. E a cause del Covid il terminal crocieristico resta una sorta di baluardo invalicabile. Gli sbarchi che si stanno ripetendo nel porto di Messina non hanno, purtroppo, alcuna connotazione di gioia e allegria. Tutto avviene all'interno delle cosiddette "bolle" in quel clima di pre-lockdown che si respira ormai dovunque. Giovedì mattina ad approdare è stata la Costa Smeralda. A bordo 718 passeggeri. Sessantotto di loro sono sbarcati per fine crociera mentre in cinque, tra i cento che si sono presentati all'imbarco, sono stati respinti da quella che costituisce una sorta di frontiera sanitaria: due erano positivi al Covid e tre erano stati a contatto con loro e quindi sono stati ritenuti potenzialmente a rischio. Al primo tampone erano risultati positivi in sei. Per attendere il risultato del secondo tampone è stata ritardata la ripartenza della nave. Sono le crociere ai tempi del Covid. Costa Smeralda, Msc Magnifica e Aida hanno iniziato a sostare con regolarità in porto. Rigidissimi protocolli sanitari mettono al riparo tutte le figure in campo. Chiunque abbia la necessità di accedere a bordo deve essere sottoposto a tampone. Solo chi risulta negativo può iniziare la crociera. Passeggeri ed equipaggio sono protetti e messi al riparo in quella che è stata battezzata la bolla. Chi entra nella bolla non ne può uscire. I passeggeri per tutto il tempo dell'escursione vengono obbligati a seguire percorsi e disposizioni delle guide atte a non venire in nessun caso in contatto con soggetti estranei alla bolla. Nelle scorse settimane diversi aspiranti crocieristi sono stati trovati positivi al tampone e respinti. Durante la crociera i passeggeri hanno la facoltà di effettuare escursioni a terra. Nel rispetto della bolla. I bus accedono in porto solo se muniti di una certificazione di avvenuta sanificazione. Autista e guida vengono sottoposti a tampone. I passeggeri per tutto il tempo dell'escursione sono obbligati a seguire percorsi e disposizioni delle guide e non possono venire in contatto con soggetti estranei alla bolla. Sembrano linguaggi che mai avremmo pensato di utilizzare. Ma, d'altra parte, dopo i mesi di blocco totale del traffico crocieristico, si è scelto di consentire una minima ripresa, assicurando il massimo della sicurezza possibile. E ciò sta avvenendo nel porto di Messina, considerato da tutte le compagnie internazionali uno dei più sicuri e affidabili, come più volte sottolineato dal presidente dell'Autorità di sistema Mario Mega. Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.



Rifacimento dei magazzini nei piani dell' Authority

Nodo proprietà: il Comune attende la Cassazione

Milazzo Molo Marullo, entro fine anno dovrebbe scriversi la parola fine sulla proprietà dei locali. Nei prossimi mesi è infatti attesa la pronuncia della Cassazione a cui si è rivolto il Comune che, evidentemente, non si rassegna a perdere gli immobili. Dopo l' ultima sentenza dello scorso anno, che ha rigettato un appello proposto da Palazzo dell' Aquila, ci si è aggrappati adesso ad una sentenza del Tribunale di Messina che, pronunciandosi in una causa tra il Comune di Milazzo e la cooperativa **portuale** Garibaldi per la titolarità di magazzini sul molo Marullo, pur riconoscendo la proprietà esclusiva alla cooperativa, ha escluso che si trattasse di area demaniale. Ma si tratta di una partita difficile anche perché il ministero delle Infrastrutture continua a rivendicarne la piena proprietà. Per di più l' **Autorità portuale** ha già annunciato che, nella programmazione varata, operare un intervento sui manufatti di molo Marullo, nell' ambito della revisione completa della destinazione delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire - come si legge - «una organica convivenza eliminando le interferenze e consentendo ad ogni funzione di avere margini di sviluppo». Il nuovo bacino - negli intenti dell' **Autorità** di sistema - dovrà essere dimensionato non solo per trasferire la concessione in essere presso il molo Marullo, ma anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal per le minicrociere per le Eolie. In questo modo all' interno del bacino potranno essere opportunamente riposizionati gli ormeggi per i mezzi veloci per le isole e si potrà intervenire per l' ampliamento e l' eventuale riposizionamento del terminal passeggeri. La creazione del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto (quindi non soggetto alle normative in materia di security) consentirà di creare un ambito di waterfront dedicato all' ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini. E a questo punto la nuova conformazione del porto potrebbe consentire alla radice del molo Marullo, recuperando gli edifici esistenti, di realizzare quel terminal passeggeri da destinare alle navi da crociera ed agli yacht di grandi dimensioni che potrebbero utilizzare il bacino interno per l' ormeggio. Ovviamente tutte le funzioni portuali di tipo amministrativo, oggi presenti, potrebbero essere trasferite in un nuovo centro direzionale a servizio del porto che potrebbe realizzarsi col recupero dei Molini Lo Presti. Giochi insomma fatti. In attesa di una sentenza che, siamo certi, difficilmente arriverà anche alla fine di quest' anno. r.m.



Milano Finanza

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porti di Sicilia/5 Viaggio fra gli scali commerciali e gli approdi

Il fulcro di un sistema

Parla Nicosia, presidente regionale di Confetra: serve costruire un percorso di appetibilità economica delle realtà dell'Isola. Il ruolo delle Zes, da integrare però con zone franche. A Catania pubblico e privati ragionano sul demanio

CARLO LO RE

Negli ultimi anni, la logistica ha avuto una forte impennata in Sicilia, pur a fronte di una infrastrutturazione e di una viabilità indietro di decenni rispetto al resto d'Italia e di almeno mezzo secolo rispetto al Nord Europa. Del resto, i consumi dell'Isola dipendono quasi esclusivamente dall'esterno, essendo la produzione industriale locale del tutto insufficiente a soddisfare il fabbisogno dei cittadini. Magari il settore primario potrebbe (il condizionale è d'obbligo), con qualche sforzo di razionalizzazione delle risorse prodotte, garantire l'autosufficienza alimentare, ma di sicuro l'offerta del secondario rappresenta ben poca cosa rispetto alla domanda. Giocoforza, ci si è dovuti ingegnare per accogliere e distribuire al meglio le merci necessarie. Gli interporti pubblici (Catania e Palermo) ancora sono deficitari, ma in compenso l'impresa privata si è mossa bene, basti pensare all'interporto di proprietà della DN Logistica operativo alla zona industriale etnea. In tale scenario i porti giocano un ruolo essenziale e ancor più sarà così nella prospettiva della piena operatività delle zone economiche speciali (Zes). In merito, Milano Finanza Sicilia ha intervistato Mauro Nicosia, presidente regionale di Confetra, la

Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Mauro Nicosia «La crisi sanitaria determinata dalla diffusione del Covid-19 ha sancito l'importanza strategica del sistema logistico nazionale quale asse portante della capacità di un sistema economico di essere "resiliente"» esordisce Nicosia, «la logistica è infatti un settore essenziale e in particolare quella marittima può diventare uno straordinario volano di sviluppo anche grazie al posizionamento strategico dei porti del mezzogiorno». Intanto il raddoppio di una parte del canale di Suez (il progetto, inaugurato nell'agosto del 2015, ha aggiunto una nuova seconda corsia di navigazione di 35 chilometri di lunghezza ai 164 chilometri di canale già esistente, permettendo il transito in maniera separata delle navi in direzioni opposte) ha assicurato, seppur con indici di crescita meno brillanti che in passato, un aumento del traffico del 7% nei primi cinque mesi del 2020. Nonostante l'inevitabile rallentamento dei commerci dovuto alla pandemia, che proprio in quei momenti aveva di fatto bloccato il mondo intero. Per Nicosia, la considerazione da fare è che «il Mediterraneo è quindi sempre centrale nel panorama del traffico marittimo globale, anche grazie agli interessanti indici di sviluppo delle economie dei Paesi dell'Africa sub sahariana destinati, nel medio periodo, a guardare con sempre maggiore insistenza al mercato europeo». I porti siciliani In questo contesto, i porti siciliani possono avere un ruolo, e quanto fondamentale, nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che hanno dimostrato di voler continuare ad insistere, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo? «Sicuramente sì», risponde Nicosia, «la Sicilia, punto nodale dal quale si dipanano molte delle autostrade del mare attive oggi in Italia, può essere il fulcro di un sistema portuale le cui potenzialità sembrano ancora in gran parte inesprese. I porti di Catania e Palermo (quest'ultimo insieme a molti dei restanti porti della Sicilia Occidentale) negli ultimi anni hanno sviluppato molto il traffico Ro-Ro, ossia tramite traghetto, rendendo l'Isola intera un hub del short sea shipping, e dei 100 mila Teus movimentati annualmente in Sicilia più del 60% sono appannaggio del solo porto di Catania. Il porto di Augusta in





Milano Finanza

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

inserito in un più ampio sistema che annovera, oltre allo storico sodalizio con il porto di Milazzo, anche i porti di Reggio e Villa San Giovanni) continua ad assolvere al ruolo di gateway di persone e merci da e per l' Isola». L' innovazione Di certo, l' innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso cui sviluppare ulteriormente il sistema logistico portuale siciliano. «Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita», evidenzia Nicosia, «la logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell' hinterland. Il potenziamento quindi dell' offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie efficienti e performanti. Tali connessioni, materiali ma anche immateriali, devono apparire adeguate a gestire l' aumento del traffico che i principali porti siciliani si candidano a fronteggiare. Ancora troppo marginale, anche per la mancanza di adeguate infrastrutture, è infatti la percentuale di merce che utilizza il trasporto combinato. La programmazione dei fondi Ue per il Mezzogiorno potrebbe essere quindi una opportunità da non perdere». Le Zes In questo scenario le due zone economiche speciali istituite in Sicilia occidentale e orientale possono divenire - è opinione comune - una grossa opportunità alla quale affidare serie e realistiche prospettive di futuro sviluppo. Ma vi sono certo dei vincoli. «Lo snellimento delle procedure autorizzative previste all' interno delle Zes», insiste Nicosia, «tempi celeri e soprattutto certi nell' ottenimento delle autorizzazioni sono alcune delle condizioni basilari sulle quali costruire un percorso di «appetibilità» economica delle realtà portuali di Catania, Augusta, Messina e di Palermo. È bene però chiarire come le sole Zes potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con delle zone franche portuali. L' esenzione di iva e dazi per le merci extra Unione possono infatti rappresentare un valido strumento di supporto per rendere le zone economiche speciali siciliane ancora più attrattive». Il demanio etneo Con la riunione di ascolto dei rappresentanti pubblici e privati in merito al Piano di utilizzo del demanio marittimo per l' utilizzo ottimale della fascia costiera cittadina, svoltasi in settimana a Catania, si è fatto un buon ulteriore passo in avanti verso l' adozione dello specifico documento di pianificazione. L' argomento, certo di grande rilievo per il capoluogo etneo, ha visto la partecipazione di tutti i principali soggetti istituzionali che hanno competenza in materia: dalla Capitaneria di porto al Dipartimento Ambiente della Regione Siciliana, da una consistente componente degli imprenditori degli stabilimenti balneari del litorale alle organizzazioni di rappresentanza. A presiedere la riunione a Palazzo degli Elefanti, sotto il profilo tecnico vi era Biagio Bisignani, ingegnere, direttore della direzione Urbanistica e gestione del territorio (Urbamet), e, per quel che riguarda il profilo di direzione politica, gli assessori comunali Giuseppe Arcidiacono (con delega alla Mobilità), Fabio Cantarella (Ambiente), Michele Cristaldi (Mare) ed Enrico Trantino (Urbanistica). In relazione ai contenuti e all' esame di criticità e opportunità, il meeting ha rappresentato una fase del procedimento di programmazione richiesto dalla nuova legge urbanistica regionale. L' apporto dei partecipanti ha permesso all' amministrazione comunale di acquisire suggerimenti e proposte derivanti dall' esperienza imprenditoriale e tecnica, per fare in modo che le scelte decisionali che emergeranno dal procedimento contengano gli elementi più adatti a uno sviluppo costiero sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale. Anche in questo caso, per far sì che l' economia del mare, nelle sue svariate forme, possa sempre più contribuire alla crescita complessiva dell' economia siciliana nel suo complesso. (riproduzione riservata)

Sigilato accordo per 194 lavoratori

I lavori per la realizzazione del terminal aliscafi e la banchina Sammuzzo hanno portato ad un importante risultato sul fronte dell' occupazione. Grazie all' accordo siglato dai sindacati Fit Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti, dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, dalla Portitalia e la Cpl sicilia Occidentale, arriva la stabilizzazione di 95 lavoratori che erano interinali e il passaggio di altri 99 dalla Cpl alla Portitalia. «Abbiamo ridato così stabilità a tutti questi lavoratori che garantivano il funzionamento dei porti di Palermo e Termini Imerese - commentano Giordano segretario generale Fit Cisl Sicilia e Napoli coordinatore regionale Portuali Fit Cisl Sicilia». (*ACAN*)



Il presidente dell' Autorità, Pasqualino Monti, ha presentato ieri opere e progetti

Nuovo look per il Porto di Palermo, nascerà area modello 'Barcellona'

Molo trapezoidale diventerà una marina bay: qui si darà il benvenuto a chi arriva

PALERMO - A distanza di pochi anni, il nuovo volto del Porto di Palermo prende forma, comportando nuove infrastrutture e nuova occupazione. Sono stati inaugurati, ieri, il nuovo terminal degli aliscafi per le isole e la banchina Sammuzzo, pienamente ristrutturata, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Non solo, ma il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha anticipato i nuovi progetti che sistemeranno l' **area portuale** del molo trapezoidale dedicata al turismo e che comprenderanno il parco archeologico di Castello a Mare. Questi progetti interesseranno 26 mila mq dell' **area portuale** turistica, di cui 8000 mq saranno destinati per un laghetto urbano artificiale. Saranno costruiti o ricostruiti 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, per 25,5 milioni di investimento e per un anno e mezzo di lavori previsti. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per molteplici scopi. Innanzitutto, si vuole rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie. Poi, si vuole offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. È dotato di locali climatizzati per la biglietteria e per l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione. Al loro posto, ci sarà un terminal che accoglierà oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che sarà garantita dalla concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC. Per tutte queste opere, sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Inoltre, l' **Autorità di Sistema portuale** ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore **portuale**, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico, già parte dell' Heritage List. Libererà anche le aree del Castello a Mare e valorizzerà il sito, grazie anche a numerosi ristoranti che offriranno prodotti legati anche al made in Sicily e, quindi, alle eccellenze dei prodotti enogastronomici siciliani. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro, di cui 25,5 milioni al Molo trapezoidale già menzionato. Nel porto di Palermo, le altre somme sono state destinate ai lavori (adesso al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. In ultimo, il contratto di 194 lavoratori è stato portato a tempo indeterminato con il plauso dei sindacati.



Porto, siglato accordo per la stabilizzazione di 95 interinali

di Redazione

'L' ultimazione dei lavori per la realizzazione del terminal aliscafi e la banchina Sammuzzo al porto di Palermo, ha portato con sé anche un importante risultato sul fronte dell' occupazione, che in passato nell' area portuale palermitana era stata fortemente penalizzata'. Così Dionisio Giordano segretario generale Fit Cisl Sicilia e Nino Napoli coordinatore regionale Portuali Fit Cisl Sicilia commentano l' accordo siglato dai sindacati Fit Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti, dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, dalla Portitalia e la CPL Sicilia Occidentale. Il testo prevede la stabilizzazione di 95 lavoratori che erano interinali e il passaggio di altri 99 dalla CPL alla Portitalia. 'Abbiamo ridato così stabilità a tutti questi lavoratori che garantivano il funzionamento dei porti di Palermo e Termini Imerese, dato certezze alle loro famiglie e garantito dunque il prosieguo dei servizi portuali grazie al passaggio dei 99 alla Portitalia. Un risultato frutto di una collaborazione proficua avviata con il Presidente dell' Autorità Monti e con il Presidente di Portitalia e CLP Giuseppe Todaro. Notevole inoltre il lavoro dell' Autorità ha portato avanti anche con rapidità il progetto di realizzazione del terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo e il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, inaugurati oggi. Tempi veloci e attenzione all' occupazione devono essere la chiave per lo sviluppo del settore infrastrutturale siciliano', concludono Giordano e Napoli.



Pasqualino Monti: abbiamo posto la prima pietra di un molo trapezoidale, i lavori tra 30 giorni

Il porto cambia look e si fa più bello, inaugurato il nuovo terminal aliscafi

La nuova banchina consentirà pure l'approdo di navi da crociera

Con un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica e la banchina Sammuzzo totalmente riqualificata, il porto di Palermo sfoggia oggi una veste nuova, più bella, più accogliente, più funzionale. Il nuovo terminal dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l'attesa, bar, servizi e uno spazio all'aperto dotato di tavolini e sedie. Tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata oggetto di una massiccia opera di consolidamento e oggi è fruibile alle navi da crociera di ultima generazione. Durante i lavori, sono state eliminate le gru, poste in estremità della banchina e sono state rimosse le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal dal design moderno, pronto ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri croceristi. Altri 25,5 milioni, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso in fondi europei, saranno spesi, coerentemente con il Piano regolatore **portuale**, per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale che avrà una durata di diciotto mesi. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala fino al Parco Archeologico de Castello a Mare dove saranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano di oltre 8000 metri quadrati che sarà possibile navigare con piccole barche, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, più i parcheggi e negozi che venderanno rigorosamente le eccellenze enogastronomiche siciliane. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che arriveranno a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni. Un luogo insomma, dalle grandi capacità attrattive, con servizi per la nautica ma anche ristorazione, parchi, giardini, aree per lo sport e giochi per bambini. In attesa della realizzazione del progetto, sono già stati 47 corpi di fabbrica, due gru, quattro scaricatori e un muro. È tutto pronto per cominciare a costruire. «Abbiamo dato dignità ad un traffico come quello per le Eolie, per Ustica, quindi per le isole, dando un servizio agli aliscafi con un terminal moderno che possa ospitare senza lasciare coloro che imbarcano sotto il sole o sotto la pioggia - spiega soddisfatto il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti -. Abbiamo iniziato questo processo demolendo tutto quello che c'era da demolire, spostando tutte le attività che c'era da spostare, tutelando le microeconomie che sono importanti per il nostro porto. Abbiamo posto la prima pietra di un molo trapezoidale i cui lavori inizieranno tra 30 giorni. Ringrazio il presidente della Regione Sicilia, Nello Musumeci, e il sindaco Leoluca Orlando per aver sposato il progetto».



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Nuovo terminal e 200 assunzioni, il porto di Palermo cambia volto

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel porto di Palermo è il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti che oggi ha incontrato la stampa. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo "per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali". Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che

rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare **portuale-urbano**, l' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore **portuale**, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e "popolato" di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una

Nuovo terminal e 200 assunzioni, il porto di Palermo cambia volto
Pasqualino Monti "restituimo ai palermitani un pezzo di mare"

CRONACA

Publicato il: 30/10/2020 14:21

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel porto di Palermo è il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti che oggi ha incontrato la stampa.

Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo "per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali". Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà.

Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei.



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociera e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). "Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega Monti - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità". "E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili". Non solo infrastrutture: "A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione", riprende Monti. "Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

5 Media

Palermo, Termini Imerese

Palermo: nuovo terminal aliscafi e duecento assunzioni, il porto cambia volto

30-10-2020 13:21 in adnKronos Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel porto di Palermo è il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasquolino Monti** che oggi ha incontrato la stampa. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo "per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali". Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel 'Percorso Arabo-Normanno', già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzarle il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e 'popolato' di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una





5 Media

Palermo, Termini Imerese

di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociera e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega **Monti** - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità". "E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili'. Non solo infrastrutture: 'A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione', riprende **Monti**. 'Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere'.

Porti:nuovo look Palermo,nascerà area modello 'Barcellona'

(ANSA) - PALERMO, 30 OTT - Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del molo trapezoidale e la ratifica dell' accordo sindacale che ha permesso alle imprese di assumere circa 200 persone. A presentare le novità nel porto di Palermo è stato stamani il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. "Il nostro è un progetto circolare straordinario - ha spiegato - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto". L' area del molo trapezoidale subirà significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo e al parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno"; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ocio urbano e il business legato anche al made in Sicily. (ANSA).



Mit: 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo

De Micheli: "investimento imponente per potenziare lo scalo"

Roma, 30 ott. (askanews) - "Un investimento imponente di risorse del Mit, quasi 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale". Sono le parole della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, che commenta le nuove opere annunciate dall' **Autorità Portuale** di Palermo: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l' avvio della riqualificazione del Molo Trapezoidale con l' incremento dell' occupazione del terminal. "Gli interventi presentati oggi dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale vanno nella direzione strategica indicata dal Ministero - continua De Micheli - quella del rafforzamento competitivo di tutta la portualità italiana che abbiamo inserito nel piano Italia Veloce. In un paese collocato al centro del Mediterraneo come il nostro, con i due terzi dei confini a coste, possiamo considerarci un grande hub naturale. Le merci che viaggeranno via mare nei prossimi anni sono destinate ad aumentare nel Mediterraneo, si stima fino a un volume di 450 miliardi di euro. Dobbiamo farci trovare pronti perché la valorizzazione dei nostri porti sarà una delle chiavi per l' uscita dalla crisi economica causata dalla pandemia". "Voglio complimentarmi con l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale e con il presidente Monti - conclude De Micheli - per lo sforzo compiuto e i progetti che ridisegneranno il volto del terminal siciliano".



Balarm

Palermo, Termini Imerese

Palermo come "La Barceloneta": un grande progetto per cambiare il fronte città-porto

Nei 18 mesi di lavori previsti verranno realizzati: una nuova piazza, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico, e un laghetto urbano

Nei prossimi 18 mesi, con fondi pari a 25,5 milioni di euro, il fronte a mare portuale-urbano di Palermo cambierà significativamente volto. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha fatto il punto dei lavori, presentando l'imponente progetto di riqualificazione del, un'opera complessa che porterà nuove infrastrutture e nuova occupazione in città (si prevedono circa 200 nuovi posti di lavoro a vario titolo). Il plastico, e i banner esplicativi, mostrano già, in piccolo, le grandi opere che prenderanno il via tra pochi giorni e che consentiranno, alla fine dei lavori, non solo nuove e godibili funzionalità per i turisti ma anche una nuova offerta di intrattenimento, e culturale, all'intera città. Ultimati già, invece, il nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana e il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Su un'area di circa, di cui fa parte il Molo Trapezoidale, significativi saranno gli interventi che mirano, fra l'altro, ad una doverosa valorizzazione culturale del Parco archeologico del Castello a Mare, che si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List. Lo stesso Castello a Mare, adesso occupato da un ristorante (che verrà destinato in uno dei nuovi edifici in costruzione), mira a diventare un museo, oltre che luogo di attività culturali mirate. Accanto al Parco archeologico, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, e parcheggi. Tra recupero della storia antica e nuovi edifici sorgerà anche, su una superficie di in 8000 mq, un; oltre ad un grande store che esporrà e venderà prodotti enogastronomici di qualità rigorosamente "made in Sicily". «Alla Sicilia non manca nulla in termini di attrattività e offerta - ha detto **Pasqualino Monti** - si tratta solo di mettere a sistema, con un'adeguata forma moderna ed efficiente quanto già esiste. Il mio sogno - ha continuato - sarebbe portare a Palermo l'la più grande fiera d' arte contemporanea che si svolge a Basilea e Hong Kong». Lo storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene con questo progetto sottratto al degrado e "popolato" di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo Trapezoidale diventerà una marina bay, una sorta di Barceloneta di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, con la presenza del Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le coste siciliane a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni. Oltre ai turisti verrà accolta anche la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all'anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell'area portuale con conseguente generazione di valore. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l'Autorità di Sistema Portuale ha impegnato e speso un importo pari a Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino "Crispi 3" e il connesso consolidamento della diga foranea (per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro); al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla





Balarm

Palermo, Termini Imerese

Termini Imerese le opere destinarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni).

Cambia volto il porto di Palermo, inaugurato il nuovo terminal degli aliscafi (FOTO)

Ignazio Marchese

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti: sono davvero tante le novità nel **porto di Palermo** presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. **IL TERMINAL ALISCAFI E LA BANCHINA SAMMUZZO** Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo

per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte

del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. **IL MOLO TRAPEZOIDALE** Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel 'Percorso Arabo-Normanno', già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto



urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e 'popolato' di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà



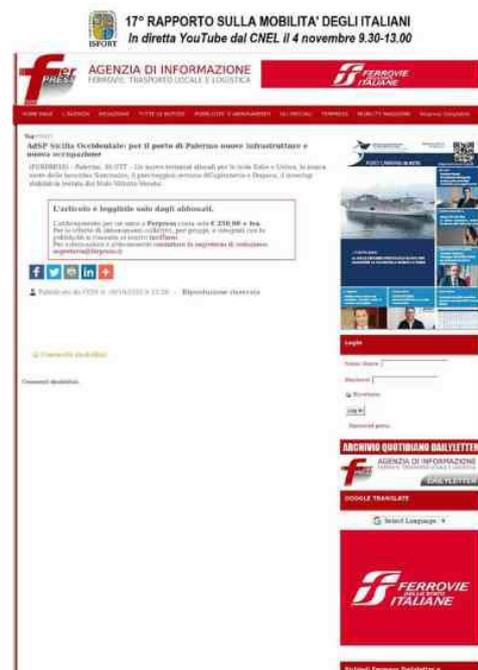
Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

una marina bay, una sorta di Barcellona di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel **porto di Palermo** le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel **porto** di Termini Imerese le opere destinarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega Monti - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A **Palermo** siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociere al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili'. Non solo infrastrutture: 'A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione', riprende Monti. 'Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del **porto** nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere'.

AdSP Sicilia Occidentale: per il porto di Palermo nuove infrastrutture e nuova occupazione

(FERPRESS) **Palermo**, 30 OTT Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggioo servizio diCapitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto.E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell'importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti: sono davvero tante le novità nel **porto** di **Palermo** presentate oggi dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti.IL TERMINAL ALISCAFI E LA BANCHINA SAMMUZZOIl nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all'estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l'attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all'aperto dotato di tavolini e sedie. L'edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l'assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà.Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l'escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei.IL MOLO TRAPEZOIDALENel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un'opera di complessiva riqualificazione dell'area del Molo trapezoidale. Quest'area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell'offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel Percorso Arabo-Normanno, già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l'ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l'area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre



rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e popolato di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà



FerPress

Palermo, Termini Imerese

una marina bay, una sorta di Barcellona di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all'anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell'area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l'area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l'AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell'esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). Il nostro è un progetto circolare straordinario spiega Monti perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all'industria crocieristica possiamo affiancare l'industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l'elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com'è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociere al mondo, Costa e MSC alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili. Non solo infrastrutture: A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un'altra notizia che riguarda l'occupazione, riprende Monti. Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) uno per l'efficientamento energetico e l'altro per i servizi in ambito portuale e l'incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere.

Al porto di Palermo anche un nuovo terminal per le Eolie

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del molo trapezoidale e la ratifica dell' accordo sindacale che ha permesso alle imprese di assumere circa 200 persone. A presentare le novità nel porto di Palermo è stato stamani il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**. "Il nostro è un progetto circolare straordinario - ha spiegato - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto". L' area del molo trapezoidale subirà significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo e al parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno"; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily. (ANSA).



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

29 Ottobre, il lungomare del Porto di Palermo viene intitolato a Sergio Albeggiani

Il navigatore siciliano che a bordo di LiscaBianca realizzò il giro del mondo torna a **Palermo** grazie a Comune di **Palermo** e Autorità Portuale che accolgono la proposta di intitolare a lui il lungomare della Cala. Alla cerimonia sarà presente anche Licia. La data scelta per l' intitolazione di 'Lungomare Sergio Albeggiani - Navigatore' è quella di giovedì 29 ottobre, a 36 anni di distanza da quando Sergio Albeggiani e sua moglie Licia partirono a bordo di LiscaBianca per un viaggio che, nella sua eroica semplicità, rappresenta ancora oggi una delle imprese più romantiche e mitiche della marineria siciliana, forse italiana. L' idea viene da lontano, quando nel 2014 fu costituita l' Associazione LiscaBianca con lo scopo di gestire il recupero e restauro dell' omonima barca, varata a nuova vita nel 2016. 'Questo è un giorno dal grande valore simbolico - commenta Elio Lo Cascio, Presidente dell' Associazione - sinonimo di partenze per imprese e progetti ambiziosi, difficili, magari accompagnati da iniziale scetticismo come successe a Sergio e Licia ma in cui caparbietà e capacità di fare equipaggio possono dare risultati incredibili.

Siamo contenti di questa decisione perché i simboli come questi servono a ricordarci persone a cui vale la pena guardare e storie capaci, dopo tanti anni, di continuare a indicarci la via'. Questo 'ritorno' di Sergio Albeggiani a **Palermo** è possibile proprio grazie a un lavoro di sinergie e collaborazioni a diversi livelli, costruite nel tempo. L' iniziativa parte infatti da Associazione LiscaBianca insieme a Lega Navale Italiana - Sez. **Palermo** Centro, che da anni collaborano su progetti di vela solidale e attività volte all' inclusione sociale attraverso lo sport e la navigazione. L' idea di intitolare la banchina a Sergio Albeggiani ha facilmente trovato sponda favorevole nel Comune di **Palermo**, attento ai temi dell' inclusione e della riqualificazione urbana. "In tempi difficili come questi, è indispensabile avere speranza e visione di futuro. Occorre avere la capacità di guardare lontano, nel tempo e nello spazio per non restare chiusi nell' angusto "qui ed ora" che oggi ci appare buio e pieno di incognite. Avere, in sostanza, quella visione e quella speranza che Sergio e Licia avevano quando partirono per la loro avventura e che, nel nome di Lisca Bianca proseguono oggi. Ricordare quello esperienza umana è quindi guardare al futuro e contribuire a costruirlo" è il messaggio del Sindaco Leoluca Orlando. La proposta è stata accolta con favore anche dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che ha competenza per le zone adiacenti al **porto**, il cui Presidente Pasqualino Monti commenta così la decisione di concretizzare una proposta e un patto di collaborazione che rende omaggio e guarda con rispetto al passato proiettandosi al futuro. 'E' indissolubilmente legata al nome di Sergio e Licia Albeggiani Lisca Bianca, una barca diventata mitica per tutti gli amanti del mare e rinata, dopo il giro del mondo, per favorire il reinserimento di persone in difficoltà. Sergio Albeggiani ha testimoniato con la sua vita quali scelte si possono fare quando si crede davvero in un sogno, e le sue capacità non possono che essere state forgiate da determinazione e volontà. La sua è stata un' avventura dal sapore antico della natura contro l' uomo, una missione ambiziosa e preziosa, una sfida di tecnica e resistenza, di rispetto dei mari e delle specie che lo abitano. E' significativo che il lungomare della Cala porti il suo nome'. Come già accaduto per il varo di LiscaBianca, anche in questa occasione è prevista la presenza della Signora Licia Albeggiani, che nonostante l' età avanzata si è detta più che desiderosa ed emozionata ad accogliere il ritorno a **Palermo** del 'suo' comandante, come spesso si riferisce parlando del marito Sergio Albeggiani scomparso durante il secondo giro del mondo. La cerimonia avverrà alla Cala (in corrispondenza della banchina di Lega Navale Italiana, di fronte al civico 50), giovedì 29 ottobre





Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

proprio davanti all' ormeggio di LiscaBianca. Quella LiscaBianca che prima come sogno di una coppia, poi come barca, poi come sforzo collettivo e oggi come impresa sociale ha sempre rappresentato la voglia di scoprire orizzonti nuovi, l' apertura ad accogliere, a incontrare, a condividere. Quella barca che è sinonimo di resilienza, di perseveranza, di possibilità di ritorno alla vita. Intitolare il lungomare a Sergio Albeggiani è un simbolo di quanto **Palermo** tenga a questi valori. Bentornato

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Per il porto di Palermo nuove infrastrutture e nuova occupazione

Inaugurati il terminal aliscafi e la banchina Sammuzzo Parco archeologico, grande piazza e lago urbano caratterizzeranno il Molo trapezoidale. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq per un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Monti: 'Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati' Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti: sono davvero tante le novità nel **porto** di Palermo presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasquale Monti.

IL TERMINAL ALISCAFI E LA BANCHINA SAMMUZZO Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei.

IL MOLO TRAPEZOIDALE Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel 'Percorso Arabo-Normanno', già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici





Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e 'popolato' di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barcellona di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega Monti - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili'. Non solo infrastrutture: 'A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione', riprende Monti. 'Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare

99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del **porto** nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere'.



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Il Porto di Palermo si rifà il look. Monti: "Pronti per navi di ogni dimensione" | VIDEO

tutte le novità

Redazione

30 Ottobre 2020 GUARDA IL VIDEO IN ALTO Nuove infrastrutture e nuova occupazione per il porto di Palermo. Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora, la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone. Sono davvero tante le novità nel porto di Palermo presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale , **Pasqualino Monti** . " Il nostro è un progetto circolare straordinario perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto ". Così il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** , presentando gli ultimi interventi per potenziare il porto. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo , lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51 milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale , è stato spiegato nel corso della presentazione delle opere, ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala,



estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l'ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare , di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila metri quadrati l' area di intervento, 8000 metri quadrati occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e "popolato" di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale, è stato spiegato, cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barceloneta di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila metri quadrati l' area di intervento, 8000 metri quadrati occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). © Riproduzione Riservata.

Informare

Palermo, Termini Imerese

Nel porto di Palermo è stato inaugurato il nuovo terminal per l' approdo degli aliscafi

La nuova opera è inquadrata in una serie di altri interventi per il settore delle crociere. Avviata la riqualificazione del Molo Trapezoidale Oggi nel **porto di Palermo** sono stati inaugurati il nuovo terminal per l' approdo degli aliscafi impiegati nel collegamenti con le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana e il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Inoltre è stata posta la prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico da e verso Ustica e le principali isole Eolie e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Il terminal dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo Trapezoidale. Inoltre tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi previsti giungere grazie alla concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC (del 22 novembre 2019). Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare le grandi navi di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Con la posa della prima pietra è stata avviata anche la riqualificazione di un' area di 26mila metri quadri al Molo Trapezoidale che, coerentemente con il Piano Regolatore Portuale, subirà significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. I lavori dureranno un anno e mezzo e sono previsti investimenti per 25,5 milioni di euro. «Il nostro - ha sottolineato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti - è un progetto circolare straordinario perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto».

«Nel progetto Sicilia occidentale - ha proseguito Monti - si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A **Palermo** siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla



30 ottobre 2020

Nel porto di Palermo è stato inaugurato il nuovo terminal per l'approdo degli aliscafi

La nuova opera è inquadrata in una serie di altri interventi per il settore delle crociere. Avviata la riqualificazione del Molo Trapezoidale

Ogni nel porto di Palermo sono stati inaugurati il nuovo terminal per l'approdo degli aliscafi impiegati nel collegamenti con le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana e il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Inoltre è stata posta la prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale.

Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all'estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico da e verso Ustica e le principali isole Eolie e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Il terminal dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l'attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all'aperto dotato di tavolini e sedie. L'edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo Trapezoidale.

Inoltre tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l'assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi previsti giungere grazie alla concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC (del 22 novembre 2019).

Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l'escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare le grandi navi di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei.

Con la posa della prima pietra è stata avviata anche la riqualificazione di un'area di 26mila metri quadri al Molo Trapezoidale che, coerentemente con il Piano Regolatore Portuale, subirà significative modifiche volte al miglioramento dell'offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. I lavori dureranno un anno e mezzo e sono previsti investimenti per 25,5 milioni di euro.

«Il nostro - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti - è un progetto circolare straordinario perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all'industria crocieristica possiamo affiancare l'industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto».

«Nel progetto Sicilia occidentale - ha proseguito Monti - si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla



Informare

Palermo, Termini Imerese

di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l'elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com'è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociere al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili». Monti ha annunciato inoltre una novità in materia di occupazione: «due project PPP (Partenariato pubblico/privato), uno per l'efficientamento energetico e l'altro per i servizi in ambito portuale, e l'incremento di traffico ro/ro (+18,8%) - ha spiegato - hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere».

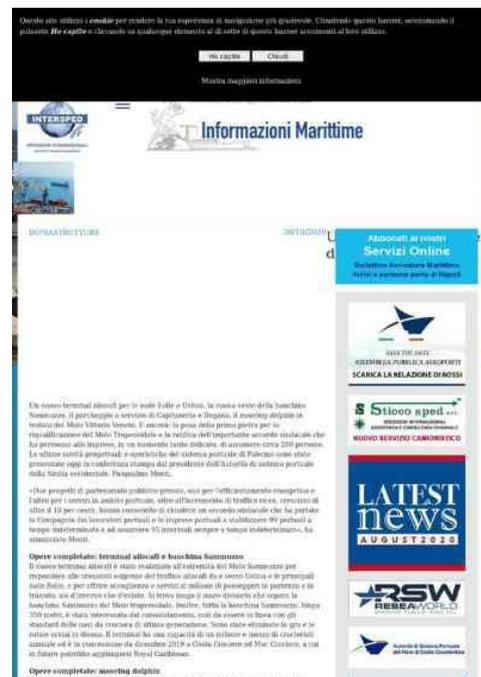
Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Un nuovo terminal per le Eolie nel porto di Palermo

Banchina Sammuzzo riqualificata con un mooring dolphin, 99 portuali stabilizzati e un progetto per creare un polo crocieristico e nautico da un milione e mezzo di passeggeri sul molo trapezoidale

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell'importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone. Le ultime novità progettuali e operative del sistema portuale di **Palermo** sono state presentate oggi in conferenza stampa dal presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. «Due progetti di partenariato pubblico-privato, uno per l'efficiamento energetico e l'altro per i servizi in ambito portuale, oltre all'incremento di traffico ro-ro, cresciuto di oltre il 18 per cento, hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato», ha annunciato Monti. Opere completate: terminal aliscafi e banchina Sammuzzo Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all'estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia d'inverno che d'estate. Si trova lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dal Molo trapezoidale. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata dal consolidamento, così da essere in linea con gli standard delle navi da crociera di ultima generazione. Sono state eliminate le gru e le rotaie ormai in disuso. Il terminal ha una capacità di un milione e mezzo di crocieristi annuale ed è in concessione da dicembre 2019 a Costa Crociere ed Msc Crociere, a cui in futuro potrebbe aggiungersi Royal Caribbean. Opere completate: mooring dolphin Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo sono stati scavati i fondali del bacino Crispi 3, incluso il consolidamento della diga foranea. È il mooring dolphin, prolungamento della banchina per ospitare navi di ultima generazione in testata del molo Vittorio Veneto. Per quest'ultima opera e per il terminal sono stati spesi circa 50 milioni di euro, finanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con fondi europei. Progetti: molo trapezoidale Quest'area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell'offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila metri quadri l'area di intervento, 8 mila metri quadri occupati dal laghetto urbano. Il tutto per 25,5 milioni di investimento per un anno e mezzo di lavori. L'obiettivo è creare sul Molo trapezoidale una marina bay, una sorta di Barcellona per una capacità di circa tre milioni e mezzo di persone all'anno per crocieristi, turismo, nautica e tempo libero per la cittadinanza. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l'AdSP ha impegnato e speso un importo di



296,8 milioni di euro. Riassumendo, nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70 per cento, con termine previsto per gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell'esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinate alle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). «Siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all'industria crocieristica possiamo affiancare l'industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni», spiega Monti, che parla della volontà di creare «un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l'elemento regolatorio, quello della concessione demaniale».

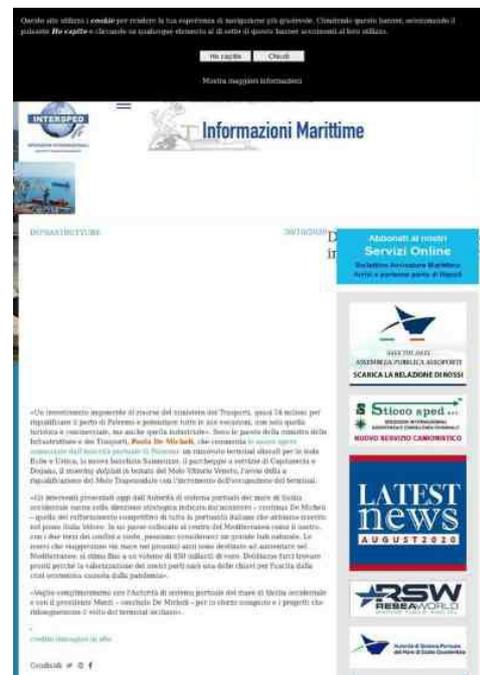
Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

De Micheli: "Nel porto di Palermo investimento imponente"

La ministra dei Trasporti commenta le nuove opere di riqualificazione avviate e presentate oggi dall' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale

«Un investimento imponente di risorse del ministero dei Trasporti, quasi 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale». Sono le parole della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che commenta le nuove opere annunciate dall' Autorità portuale di Palermo: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l' avvio della a riqualificazione del Molo Trapezoidale con l' incremento dell' occupazione del terminal. «Gli interventi presentati oggi dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale vanno nella direzione strategica indicata dal ministero - continua De Micheli - quella del rafforzamento competitivo di tutta la portualità italiana che abbiamo inserito nel piano Italia Veloce. In un paese collocato al centro del Mediterraneo come il nostro, con i due terzi dei confini a coste, possiamo considerarci un grande hub naturale. Le merci che viaggeranno via mare nei prossimi anni sono destinate ad aumentare nel Mediterraneo, si stima fino a un volume di 450 miliardi di euro. Dobbiamo farci trovare pronti perché la valorizzazione dei nostri porti sarà una delle chiavi per l' uscita dalla crisi economica causata dalla pandemia». «Voglio complimentarmi con l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e con il presidente Monti - conclude De Micheli - per lo sforzo compiuto e i progetti che ridisegneranno il volto del terminal siciliano». - credito immagine in alto.



Inaugurati il terminal aliscafi e la banchina Sammuzzo

Tante le novità nel porto di Palermo presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale Monti.

redazione

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooringdolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti: sono davvero tante le novità nel **porto di Palermo** presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti .

IL TERMINAL ALISCAFI E LA BANCHINA SAMMUZZO Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooringdolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. IL MOLO TRAPEZOIDALE Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel 'Percorso Arabo-Normanno', già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro



panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e 'popolato'



LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barcellonaeta di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel **porto** di **Palermo** le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel **porto** di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega Monti - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A **Palermo** siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili'. Non solo infrastrutture: 'A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione', riprende Monti. ' Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del **porto** nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere'.

Porto di Palermo: novità per infrastrutture e occupazione

Redazione

PALERMO Per il porto di Palermo sono in arrivo novità infrastrutturali e occupazionali, illustrate oggi dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell'importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Il nuovo terminal aliscafi, realizzato all'estremità del Molo Sammuzzo, risponde alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. L'edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata inoltre interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l'assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso Dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e Msc, garantirà. Opere per un valore di circa 54 milioni di euro, finanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l'AdSp ha stabilito di procedere con un'opera di complessiva riqualificazione dell'area del Molo trapezoidale. Quest'area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche per migliorare l'offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività, dando continuità alla passeggiata sulla Cala. Si estenderà infatti fino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico, accanto al quale verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Il tutto in 26 mila metri quadri con 8000 occupati dal laghetto urbano, per 25,5 milioni di euro di investimento e un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l'AdSp ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell'esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo Giugno. Il nostro è un progetto circolare - spiega il presidente Monti - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all'industria crocieristica possiamo affiancare l'industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo,



unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle **AdSp**, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi, dalle opere di grande infrastrutturazione, dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato. A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Cosa che, continua, è stata fatta attraverso l'elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un'altra notizia che riguarda l'occupazione. Due project Partenariato pubblico-privato, uno per l'efficientamento energetico e l'altro per i servizi in ambito portuale, e l'incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che -continua il presidente- nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere.

Porto Palermo vetrina di archeologia e cultura

Al via lavori per una struttura che non ha precedenti nella portualità europea

Redazione

PALERMO Per la prima volta un porto italiano diventa la vetrina e al tempo stesso la visione in anteprima dei tesori archeologici, culturali e ambientali del Paese. È il porto di Palermo che a tappe forzate, sbloccando progetti impantanati nella burocrazia anche da decenni, non solo ha inaugurato oggi il nuovo modernissimo terminal aliscafi per le Eolie e Ustica e una nuova banchina, ma è stato specialmente teatro della posa della prima pietra di una struttura integrata e multifunzionale che non ha precedenti nel panorama dell'intera portualità europea. Quello che oggi si chiama Molo Trapezoidale e che sino a pochi mesi addietro era per molti aspetti una delle vetrine del degrado del porto, diventerà un vero e proprio parco urbano-portuale, ospitando su un'area di 26.000 metri quadri un laghetto urbano di oltre 8000 metri quadri, ma anche un auditorium, un anfiteatro panoramico da 200 posti, e un Parco archeologico che, con la liberazione delle aree del Castello a Mare, si candida a diventare sito Unesco, inserito nel Percorso Arabo-Normanno, già parte della Heritage List. Palermo è stata ed è sottolinea Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia occidentale una grande capitale anche della cultura, un eccezionale melting pot, che il porto, chiave di ingresso preferenziale alle bellezze della Sicilia, si appresta a riportare agli antichi splendori. Per completare questi lavori, che regaleranno alla città 200 nuovi posti di lavoro, con un investimento di 25 milioni e mezzo, il porto prevede di impiegare un anno e mezzo. E per la prima volta la previsione a Palermo diventa credibile, visto che il nuovo metodo inaugurato dal presidente Monti si è rivelato la chiave di volta per sconfiggere la burocrazia. Progetti Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l'AdSp ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo sono destinati ai lavori (attualmente al 70%, termine Gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea fondi per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell'esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo Giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinate delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni).



Milano Finanza

Palermo, Termini Imerese

Nuovo terminal aliscafi a Palermo

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell'importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel **porto** di **Palermo** è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all'estremità del Molo Sammuzzo «per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali». (riproduzione riservata)

52 MF **Palazzi & Denaro** **IN PILLOLE**

Il fulcro di un sistema

Perla Nicosia, presidente regionale di Confindustria, analizza un processo di appetibilità economica delle realtà dell'isola. Il ruolo delle Zes, da inaugurare presto con con finché. A Catania pubblico e privati ragionano sul domani

Nuovo terminal aliscafi a Palermo. Un progetto che si sta realizzando in questi giorni, in un'area di circa 10 mila metri quadrati, a servizio del Molo Sammuzzo. Il terminal sarà dotato di 100 posti barca, di un parcheggio per 200 macchine, di un mooring dolphin e di un sistema di illuminazione notturna. Il progetto è stato approvato dalla Regione Siciliana e dalla Capitaneria di Porto. Il terminal sarà realizzato in due fasi. La prima fase prevede la costruzione del terminal e del parcheggio. La seconda fase prevede la costruzione del mooring dolphin e del sistema di illuminazione notturna. Il progetto è stato approvato dalla Regione Siciliana e dalla Capitaneria di Porto. Il terminal sarà realizzato in due fasi. La prima fase prevede la costruzione del terminal e del parcheggio. La seconda fase prevede la costruzione del mooring dolphin e del sistema di illuminazione notturna.

IN PILLOLE

LA ZONA
Il porto di Palermo è uno dei porti più importanti della Sicilia occidentale. È un porto turistico e commerciale. Il porto è situato nel centro storico della città. Il porto è stato ampliato e modernizzato negli ultimi anni. Il porto è un punto di riferimento per i turisti e per le imprese. Il porto è un punto di incontro tra il mare e la città. Il porto è un punto di partenza per le crociere e per le vacanze. Il porto è un punto di arrivo per i turisti e per le imprese. Il porto è un punto di incontro tra il mare e la città. Il porto è un punto di partenza per le crociere e per le vacanze. Il porto è un punto di arrivo per i turisti e per le imprese.

LA ZONA
Il porto di Palermo è uno dei porti più importanti della Sicilia occidentale. È un porto turistico e commerciale. Il porto è situato nel centro storico della città. Il porto è stato ampliato e modernizzato negli ultimi anni. Il porto è un punto di riferimento per i turisti e per le imprese. Il porto è un punto di incontro tra il mare e la città. Il porto è un punto di partenza per le crociere e per le vacanze. Il porto è un punto di arrivo per i turisti e per le imprese.



Porti, a Palermo nuovo terminal aliscafi e interventi per 296 mln

PALERMO (ITALPRESS) - Nuove infrastrutture e nuova occupazione per il porto di Palermo. Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora, la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone. Sono davvero tante le novità nel porto di Palermo presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51 milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, è stato spiegato nel corso della presentazione delle opere, ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel 'Percorso Arabo-Normannò, già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila metri quadrati l' area di intervento, 8000 metri quadrati occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo





Prima Tv

Palermo, Termini Imerese

urbano. Il Molo trapezoidale, è stato spiegato, cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barcellonaeta di grande fascino e dalla forte identità, perchè sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila metri quadrati l' area di intervento, 8000 metri quadrati occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro - sottolinea il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - è un progetto circolare straordinario perchè, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. 'Nel progetto Sicilia occidentale - spiega - si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi)'. 'A questi interventi - aggiunge il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili. Non solo infrastrutture: 'A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione, riprende **Monti**. 'Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato

concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo viverè, conclude il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**. Da Italtres.



Porto di Palermo, nuovo terminal aliscafi e progetto per il Molo trapezoidale

È stato presentato stamattina il progetto per la riqualificazione di un' ampia zona del porto di Palermo, contestualmente al nuovo terminal per gli aliscafi. L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e "popolato" di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barcellonaeta di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociere e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la





Rosalio

Palermo, Termini Imerese

parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l'assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l'escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei.

Il porto di Palermo inaugura il nuovo terminal aliscafi. E avvia la riqualificazione del Molo Trapezoidale

Redazione

Palermo - Il **porto** di **Palermo** ha inaugurato oggi il nuovo terminal aliscafi per le Eolie e Ustica e una nuova banchina, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana e il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Inoltre, è stata posta la prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale, che sino a pochi mesi fa era per molti aspetti una delle vetrine del degrado del **porto**. Con la riqualificazione, diventerà un vero e proprio parco urbano-portuale, ospitando su un' area di 26.000 metri quadri un laghetto urbano di oltre 8000 metri quadri, ma anche un auditorium, un anfiteatro panoramico da 200 posti, e un Parco archeologico che, con la liberazione delle aree del Castello a Mare, si candida a diventare sito Unesco, inserito nel ' Percorso Arabo-Normanno', già parte della Heritage List. Pasqualino Monti presidente AdSP Sicilia Orientale '**Palermo** è stata ed è - sottolinea Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia occidentale - una grande capitale anche della cultura, un eccezionale melting pot, che il **porto**, chiave di ingresso preferenziale alle bellezze della Sicilia, si appresta a riportare agli antichi splendori'. Per completare questi lavori, che 'regaleranno' alla città 200 nuovi posti di lavoro, con un investimento di 25 milioni e mezzo, il **porto** prevede di impiegare un anno e mezzo. E per la prima volta la previsione a **Palermo** diventa credibile, visto che 'il nuovo metodo' inaugurato dal Presidente Monti si è rivelato la chiave di volta per sconfiggere la burocrazia. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel **porto** di **Palermo** le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel **porto** di Termini Imerese le opere destinate delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni).



Il porto di Palermo inaugura il nuovo terminal aliscafi. E avvia la riqualificazione del Molo Trapezoidale

30 OTTOBRE 2020 - ANSA/AGF



Palermo - Il **porto** di **Palermo** ha inaugurato oggi il nuovo terminal aliscafi per le Eolie e Ustica e una nuova banchina, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana e il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. Inoltre, è stata posta la prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale, che sino a pochi mesi fa era per molti aspetti una delle vetrine del degrado del porto.

Con la riqualificazione, diventerà un vero e proprio parco urbano-portuale, ospitando su un' area di 26.000 metri quadri un laghetto urbano di oltre 8000 metri quadri, ma anche un auditorium, un anfiteatro panoramico da 200 posti, e un Parco archeologico che, con la liberazione delle aree del Castello a Mare, si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List.

Iscriviti alla newsletter

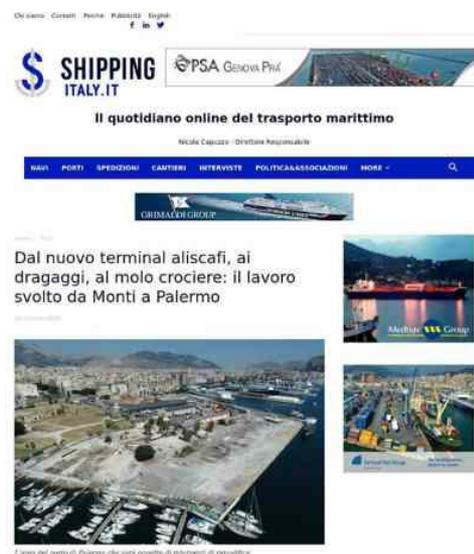
Ricevi la migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Dal nuovo terminal aliscafi, ai dragaggi, al molo crociere: il lavoro svolto da Monti a Palermo

Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento delicato, di assumere circa 200 persone. Queste sono le novità per il **porto** di **Palermo** presentate oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali. Tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende ora fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Per il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51 milioni di euro finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel **porto** di **Palermo** le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila Tpl (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel **porto** di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). 'Il nostro è un progetto circolare straordinario perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ogni dimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni' ha spiegato Monti. 'Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A **Palermo** siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità. E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale'. Nel caso delle crociere, ha proseguito il presidente, 'come noto è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociere al mondo, Costa e Msc - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal Mit, di



Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e

fronte a progetti immediatamente cantierabili'. Infine Monti ha evidenziato i risultati ottenuti anche sul fronte del lavoro:
'Due project PPP (Partenariato



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8%) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del **porto** nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere'.

Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

Palermo: nuovo terminal aliscafi e duecento assunzioni, il porto cambia volto

Redazione CT

Palermo, 30 ott. - Un nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell' importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel porto di Palermo è il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** che oggi ha incontrato la stampa. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all' estremità del Molo Sammuzzo "per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali". Dispone di locali climatizzati per la biglietteria e l' attesa, e poi bar e servizi, oltre a uno spazio all' aperto dotato di tavolini e sedie. L' edificio si colloca lungo il muro divisorio che separa la banchina Sammuzzo dalla restante parte del Molo trapezoidale, luogo che rappresenta un tassello importante del processo di recupero alla fruizione pubblica del waterfront urbano. Inoltre, tutta la banchina Sammuzzo, lunga 350 metri, è stata interessata da una massiccia opera di consolidamento, che la rende finalmente fruibile alle navi da crociera di ultima generazione, e da una significativa campagna di demolizioni che ne ha modificato l' assetto funzionale e percettivo: sono state eliminate le gru, poste in estremità di banchina, così come le rotaie, ormai in disuso. Al loro posto, tanto verde e un terminal diffuso ad accogliere oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi che la concessione firmata lo scorso dicembre con due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC, garantirà. Per il consolidamento e il restyling funzionale della banchina Sammuzzo, l' escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea, il mooring dolphin - prolungamento della banchina per ospitare navi XL di ultima generazione - in testata del molo Vittorio Veneto e il nuovo terminal aliscafi sono stati spesi circa 51, milioni di euro, finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i fondi europei. Nel processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un' opera di complessiva riqualificazione dell' area del Molo trapezoidale. Quest' area subirà, coerentemente con il Piano regolatore portuale, significative modifiche volte al miglioramento dell' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico che così si candida a diventare sito Unesco, inserito nel "Percorso Arabo-Normanno", già parte della Heritage List; a liberare le aree del Castello a Mare e valorizzare il sito; a generare spazi per l' ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati dal laghetto urbano, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Uno storico tratto della costa



cittadina, che da sempre rappresenta un luogo di interazione tra la città e il porto, viene in tal modo sottratto al degrado e "popolato" di funzioni e di usi a carattere urbano. Il Molo trapezoidale cambierà faccia, diventerà una marina bay, una sorta di Barcellonaeta



Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Qui verrà dato il benvenuto ai passeggeri crocieristi, ai passeggeri per le isole e ai diportisti che raggiungeranno le nostre coste a bordo di grandi yacht o di altre imbarcazioni; qui verrà accolta la popolazione locale: oltre tre milioni e mezzo di persone all' anno che potranno usufruire di una grande area commerciale e storica al tempo stesso, cerniera tra la nuova zona crociera e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, alla nautica da diporto, al tempo libero e al commercio, ma anche alcuni servizi culturali in grado di innalzare il rango dell' area portuale con conseguente generazione di valore. Qualche numero: 26 mila mq l' area di intervento, 8000 mq occupati da un laghetto urbano, 9 edifici, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, 25,5 milioni di investimento, un anno e mezzo di lavori. Tra progetti ancora in corso e altri ultimati, l' AdSP ha impegnato e speso un importo di 296,8 milioni di euro. Nel porto di Palermo le somme sono state destinate ai lavori (attualmente al 70%, termine gennaio 2021) di escavo dei fondali del bacino Crispi 3 e il connesso consolidamento della diga foranea per un valore del progetto di 39 milioni e 300 mila euro; al bacino di carenaggio (39 milioni), al bacino da 150 mila TPL (81 milioni), alla riqualificazione del Molo Trapezoidale (25,5 milioni); alla ristrutturazione dell' esistente Stazione Marittima (18 milioni) i cui lavori termineranno il prossimo giugno. Nel porto di Termini Imerese le opere destinatarie delle somme sono: il completamento del molo foraneo di sottoflutto (20 milioni) e di sopraflutto (19 milioni); i lavori di dragaggio (35 milioni) e quelli di consolidamento della diga foranea (20 milioni). "Il nostro è un progetto circolare straordinario - spiega **Monti** - perché, consolidate o costruite le infrastrutture a vantaggio delle navi da crociera, siamo pronti a ospitare navi di ognidimensione e, inoltre, all' industria crocieristica possiamo affiancare l' industria pesante, il bacino industriale per la costruzione delle imbarcazioni. Ecco allora prendere corpo un asset industriale completo, unito a un corollario di servizi e di bellezza della città che fa il resto. Nel progetto Sicilia occidentale si integrano perfettamente alcune delle funzioni principali che lo Stato demanda alle AdSP, alcune delle quali andrebbero potenziate per ottenere risultati migliori. Mi piace parlare di un metodo preciso che ci ha portato a ottenere evidenti risultati. A Palermo siamo partiti dalla separazione dei flussi (traffico merci dal traffico passeggeri), dalle opere di grande infrastrutturazione (dragaggi, allungamento e consolidamento delle banchine, dolphin), dal consolidamento delle grandi infrastrutture, dalla riqualificazione e realizzazione di strutture ricettive adeguate al mercato (stazione marittima, terminal aliscafi). A questi interventi si è agganciata la promozione degli scali, ossia la necessità di promuovere sul mercato il prodotto realizzato. Che significa mettere i nuovi asset, ammodernati, a reddito, incrementando così il livello di ricavi della nostra Autorità". "E lo abbiamo fatto attraverso l' elemento regolatorio, quello della concessione demaniale. Nel caso delle crociere, com' è noto, è stata bandita una gara per la concessione, aggiudicata nel dicembre dello scorso anno, da due tra le più importanti compagnie di crociera al mondo, Costa e MSC - alle quali potrebbe aggiungersene una terza di pari importanza, Royal Caribbean - impegnate in pochi anni a portare oltre un milione e mezzo di passeggeri crocieristi nei nostri porti. Fondamentali, per far questo, i fondi messi a disposizione dal MIT, di fronte a progetti immediatamente cantierabili". Non solo infrastrutture: "A conferma che per me ben fatto è sempre meglio che ben detto, ci fa enorme piacere dare un' altra notizia che riguarda l' occupazione", riprende **Monti**. "Due project PPP (Partenariato pubblico/privato) - uno per l' efficientamento energetico e l' altro per i servizi in ambito portuale - e l' incremento di traffico ro/ro (+18,8) hanno consentito di chiudere un accordo sindacale che ha portato la Compagnia dei lavoratori portuali e le imprese portuali a stabilizzare 99 portuali a tempo indeterminato e ad assumere 95 interinali sempre a tempo indeterminato. Un risultato concreto che, nonostante il momento di grande incertezza che attraversiamo, sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare il futuro in cui desideriamo vivere". (Adnkronos)

Economia Trasporti

Porti, a Palermo il MIT investe 54 milioni

De Micheli: "Nel Piano Italia Veloce il potenziamento di tutta la portualità"

(Teleborsa) - "Un investimento imponente di risorse del MIT, quasi 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale". Così la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, commenta le nuove opere annunciate dall' **Autorità Portuale** di Palermo: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sannuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l' avvio della a riqualificazione del Molo Trapezoidale con l' incremento dell' occupazione del terminal. "Gli interventi presentati oggi dall' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale vanno nella direzione strategica indicata dal Ministero - continua De Micheli - quella del rafforzamento competitivo di tutta la portualità italiana che abbiamo inserito nel piano Italia Veloce. In un paese collocato al centro del Mediterraneo come il nostro, con i due terzi dei confini a coste, possiamo considerarci un grande hub naturale. Le merci che viaggeranno via mare nei prossimi anni sono destinate ad aumentare nel Mediterraneo, si stima fino a un volume di 450 miliardi di euro. Dobbiamo farci trovare pronti perché la valorizzazione dei nostri porti sarà una delle chiavi per l' uscita dalla crisi economica causata dalla pandemia ". "Voglio complimentarmi con l' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale e con il presidente Monti - conclude De Micheli - per lo sforzo compiuto e i progetti che ridisegneranno il volto del terminal siciliano".

teleborsa

Porti, a Palermo il MIT investe 54 milioni

De Micheli: "Nel Piano Italia Veloce il potenziamento di tutta la portualità"

Un investimento imponente di risorse del MIT, quasi 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale. Così la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, commenta le nuove opere annunciate dall'Autorità Portuale di Palermo: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sannuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l'avvio della riqualificazione del Molo Trapezoidale con l'incremento dell'occupazione del terminal.

"Gli interventi presentati oggi dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale vanno nella direzione strategica indicata dal Ministero - continua De Micheli - quella del rafforzamento competitivo di tutta la portualità italiana che abbiamo inserito nel piano Italia Veloce. In un paese collocato al centro del Mediterraneo come il nostro, con i due terzi dei confini a coste, possiamo considerarci un grande hub naturale. Le merci che viaggeranno via mare nei prossimi anni sono destinate ad aumentare nel Mediterraneo, si stima fino a un volume di 450 miliardi di euro. Dobbiamo farci trovare pronti perché la valorizzazione dei nostri porti sarà una delle chiavi per l'uscita dalla crisi economica causata dalla pandemia".

"Voglio complimentarmi con l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e con il presidente Monti - conclude De Micheli - per lo sforzo compiuto e i progetti che ridisegneranno il volto del terminal siciliano".

TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:

raccomandato da

Il provvedimento delle Entrate sulle imbarcazioni esenti Iva fuori dall' Ue

Diporto, regole aggiornate su noleggio e locazione

FRANCO RICCA

Aggiornate le regole per comprovare l' extraterritorialità delle prestazioni di noleggio e locazione di imbarcazioni da diporto, ai fini dell' esclusione dall' Iva ai sensi delle disposizioni dell' art. 7-quater, lett. e) e dell' art. 7-septies, lett. e-bis), del dpr 633/72. Con provvedimento del 29 ottobre 2020 l' Agenzia delle entrate ha ridefinito la disciplina delle prove occorrenti per dimostrare che l' imbarcazione è utilizzata al di fuori dell' Unione europea, già dettata con il provvedimento del 15 giugno 2020. La revisione di tale provvedimento - che deve quindi considerarsi superato, ancorché manchi nel nuovo provvedimento un' esplicita previsione in questo senso - si è resa necessaria a seguito dell' articolo 48, comma 7, del dl n. 76/2020, che ha integrato la portata delle disposizioni sull' obbligo della prova analitica, introdotte dalla legge n. 160/2019 per evitare il procedimento di infrazione delle regole Ue, inizialmente limitata alle prestazioni di noleggio e locazione «a breve termine» di imbarcazioni da diporto, estendendole, correttamente, anche alle prestazioni non a breve termine (ossia di durata superiore a novanta giorni) rese nei confronti di committenti non soggetti passivi dell' Iva. Gli elementi di novità contenuti nel nuovo provvedimento attengono quindi, fondamentalmente, ai noleggi e locazione a lungo termine «b2c». In questa prospettiva, viene anzitutto stabilito che per utilizzo della imbarcazione da diporto nell' ambito dei contratti non a breve termine si intendono le settimane in cui l' imbarcazione da diporto ha effettuato spostamenti tra porti, inclusi gli spostamenti da e verso il medesimo porto, con esclusione degli spostamenti tra cantieri o porti per motivi tecnici. È stato inoltre introdotto, nel punto 5, uno specifico regime di prova dell' effettivo utilizzo dell' imbarcazione per i contratti non a breve termine, prevedendo che dagli elementi probatori deve risultare «per ciascun anno di durata del contratto, la quota dell' utilizzo dell' imbarcazione da diporto al di fuori dell' Unione europea». La sussistenza del presupposto di esclusione dall' Iva va quindi verificata in ragione di ciascun anno. Segue, nel medesimo punto 5, l' elencazione degli specifici mezzi di prova relativi a tali contratti. Al punto 5.3, inoltre, si stabilisce che se il regime di esclusione dall' Iva è applicato sulla base di una dichiarazione preventiva resa dall' utilizzatore al fornitore, concernente la navigazione dell' imbarcazione al di fuori dell' Ue per ogni anno di durata del contratto, la quota di non assoggettabilità all' imposta si intende determinata in via provvisoria. Il dichiarante dovrà infatti verificare a consuntivo la situazione e comunicare l' eventuale differenza al fornitore, il quale provvederà alle conseguenti variazioni d' imposta, in diminuzione o in aumento, versando nel secondo caso la maggiore imposta e gli interessi di mora, ma senza applicazione di sanzioni «per la propria condotta diligente». Sul piano generale, ossia tanto per i contratti a breve che a lungo termine, il nuovo provvedimento, rispetto al precedente, aggiunge alla documentazione idonea a comprovare l' effettiva utilizzazione e fruizione dell' imbarcazione da diporto, elencata al punto 1, anche il dispositivo conta ore di moto dell' imbarcazione. Il punto 7, infine, dichiara applicabile la disciplina prevista nel provvedimento ai contratti di locazione, anche finanziaria, noleggio, ed altri contratti simili, conclusi successivamente alla pubblicazione del provvedimento stesso, pubblicato sul sito con data 29 ottobre 2020. In proposito è da osservare



Italia Oggi

Focus

che, considerata la decorrenza del 1° novembre 2020 fissata dalla legge, la nuova disciplina dovrebbe applicarsi, per la precisione, ai contratti conclusi a partire da domenica 1° novembre, come del resto chiarito dall'agenzia con la risoluzione n. 62 del 30 settembre scorso. © Riproduzione riservata.

Insedata la nuova ART

TORINO Nella sede di Torino ha avuto luogo tre giorni fa la riunione di insediamento del nuovo Consiglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, composto da Nicola Zaccheo (presidente) e da Carla Roncallo e Francesco Parola (componenti). I componenti del Consiglio ART sono stati nominati come noto con decreto del presidente della Repubblica del 19 ottobre, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri del 18 ottobre, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il parere favorevole delle commissioni parlamentari competenti. Presidente e componenti durano in carica sette anni e non sono rinnovabili. Nel suo primo intervento, il presidente Zaccheo ha dichiarato: «è un onore per me raccogliere il testimone dal primo presidente di ART, Andrea Camanzi, ed è, soprattutto, con profondo senso del dovere che mi accingo a presiedere il secondo consiglio di un'Autorità indipendente così importante come quella di Regolazione dei Trasporti. Rivolgo il mio benvenuto ai due nuovi consiglieri, Carla Roncallo e Francesco Parola, con i quali sono sicuro collaboreremo al meglio, insieme a tutte le donne e agli uomini di ART, per garantire all'Autorità di svolgere al meglio i propri compiti istituzionali». Nel corso della riunione, il Consiglio ha inteso anche rivolgere a tutti i componenti della precedente onsiatura un saluto e un sentito ringraziamento per l'attività realizzata ed ha altresì espresso al segretario generale e agli uffici l'apprezzamento per il lavoro fin qui svolto e l'auspicio di una proficua collaborazione. I compiti dell'ART, svolti dal precedente consiglio, sono stati spesso contestati dal settore dei trasporti in particolare per gli oneri economici che il settore stesso ha dovuto sobbarcarsi. In particolare l'ART ha operato nel settore terrestre ma con l'ingresso di Carla Roncallo, proveniente dalla presidenza dell'AdSP di La Spezia e Marina di Carrara, anche la componente marittima della logistica potrebbe a vivere un nuovo interesse.

